Hanna Reitsch

Ein deutsches Fliegerleben

von

Armin Preuß

Art. 5 GG [Meinungsfreiheit] Abs. 1 Jeder hat das Recht, seine Meinung in Wort, Schrift und Bild frei zu äußern und zu verbreiten.

Totschlagparagraphen gegen diese Meinungsfreiheit:

Die aus der Besatzungszeit stammenden Paragraphen des Strafgesetzbuches StGB, mit welchen noch heute jede freie Meinungsäußerung nach Belieben unter Strafe gestellt werden kann:

§ 86 Verbreiten von Propagandamitteln verfassungswidriger Organisationen
Höchststrafe: **Drei** Jahre Freiheitsentzug

§ 86a Verwendung von Kennzeichen verfassunswidriger Organisationen
Höchststrafe: **Drei** Jahre Freiheitsentzug

§ 90 Verunglimpfung des Bundespräsidenten
Höchststrafe: **Fünf** Jahre Freiheitsentzug

§ 90a Verunglimpfen des Staates und seiner Symbole
Höchststrafe: **Drei** Jahre Freiheitsentzug

§ 90b Verfassungsfeindliche Verunglimpfung von Verfassungsorganen
Höchststrafe: **Fünf** Jahre Freiheitsentzug

§ 103 Beleidigung von Organen und Vertretern ausländischer Staaten
Höchststrafe: **Fünf** Jahre Freiheitsentzug

§ 109g Sicherheitsgefährdendes Abbilden
Höchststrafe: **Fünf** Jahre Freiheitsentzug

§ 111 Öffentliche Aufforderung zu Straftaten
Höchststrafe: **Fünf** Jahre Freiheitsentzug

§ 130 Volksverhetzung
Höchststrafe: **Fünf** Jahre Freiheitsentzug

§ 131 Gewaltdarstellung, Aufstachelung zum Rassenhaß
Höchststrafe: **Ein** Jahr Freiheitsentzug

§ 166 Beschimpfung von Bekenntnissen und Religionsgemeinschaften
Höchststrafe: **Drei** Jahre Freiheitsentzug

§ 185 Beleidigung
Höchststrafe: **Zwei** Jahre Freiheitsentzug

§ 186 Üble Nachrede
Höchststrafe: **Zwei** Jahre Freiheitsentzug

§ 187 Verleumdung
Höchststrafe: **Fünf** Jahre Freiheitsentzug

§ 187a Üble Nachrede und Verleumdung gegen Personen des pol. Lebens
Höchststrafe: **Fünf** Jahre Freiheitsentzug

§ 189 Verunglimpfung des Andenkens Verstorbener
Höchststrafe: **Zwei** Jahre Freiheitsentzug

Neuer Totschlagparagraph: Wer die Auschwitzlüge leugnet, wird mit **fünf Jahren** Freiheitsentzug bestraft.

Sechsundzwanzigster April 1945. Die von der roten Armee eingeschlossene Reichshauptstadt ist nach unzähligen alliierten Bombenangriffen und unter dem rasenden Trommelfeuer russischer Batterien nur noch ein rauchendes Trümmerfeld. Inmitten dieses Höllenspuks landet plötzlich wie ein im Sturm verirrter Vogel dicht vor dem Brandenburger Tor ein durch starken Erdbeschuß durchlöcherter Fieseler Storch. Eine kleine, schmächtige Frau entsteigt der Maschine. Unter großer Mühe gelingt es ihr, einen verwundeten, halb bewußtlosen Generaloberst der Luftwaffe aus dem Flugzeug zu zerren. Hinter aufgetürmten Betonbrocken suchen sie Schutz vor dem feindlichen Feuer. Stunden scheinen inmitten des sie umgebenden Grauens zu vergehen, bis endlich ein einsames deutsches Fahrzeug auftaucht und die beiden verlorenen Gestalten aufnimmt. Unter den Einschlägen der sowjetischen Artillerie fahren sie ihrem befohlenen Ziel entgegen: zur Meldung bei Hitler im Führerbunker der Reichskanzlei.

Ein Mädel wird Segelfliegerin

Hanna Reitschs Heimatort war das malerische Hirschberg in Schlesien, eingebettet zwischen dem nahen Riesengebirge und den Bober-Katzbach-Bergen. Ihr Vater war Augenarzt, ein sanfter, künstlerisch begabter Mensch und leidenschaftlicher Cellospieler. Die Mutter, zu der Hanna Zeit ihres Lebens ein besonders inniges Verhältnis hatte, entstammte einer Tiroler Adelsfamilie. Die Kinder durften sich somit scherzhalber als „Tiroler-Preußen" ausgeben .

Es war eine glückliche Kindheit. Zur Geborgenheit im Elternhaus trug das allabendliche Cellospiel im Musikzimmer bei. Doch vollständig wurde das Familienglück erst durch die Mutter mit ihrer stets heiteren ausgeglichenen Art, gütig und klug, „liebend, geduldig und nie ermüdend, tröstend und lehrend" wie Hanna sie in ihrer Autobiographie *FLIEGEN – MEIN LEBEN** beschreibt. Sie verstand es ausgezeichnet, das Leben ihrer Kinder wunderbar zu bereichern, ihnen früh das Erlebnis der Natur zu vermitteln, die Blumen, die Vögel, die Sterne ...

Hanna und ihre Geschwister wurden von der Mutter zu gerechtem und liebevollem Denken gegen ihre Mitmenschen angehalten. „Freundlichkeit gegen jedermann", so hatte sie Moltkes Wort in ihr Tagebuch

* Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart 1951

geschrieben, „ist die erste Lebensregel ... Bescheidenheit und Anspruchslosigkeit sind der wahre Schutz gegen die Kränkungen und die Zurücksetzungen dieser Welt."

Der Vater, der Arzt aus innerer Berufung und wegen seiner Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft bekannt und beliebt war, vermittelte den Kindern ein ausgesprochenes Ehrgefühl. Ehre war für ihn ein Grundelement menschlichen Daseins, eine echt preußische Einstellung.

Hanna war unter den Geschwistern das empfindsamste Kind, dazu lebhaft und phantasiebegabt. Schon früh reizte es die spätere Fliegerin, Höhen aufzusuchen. Statt am Pult pflegte sie ihre Schulaufgaben oft in der Krone eines Baumes zu machen. Sie war sportlich und schwindelfrei.

Hanna lernte leicht, aber sie war nie eine Musterschülerin. Sie liebte ihre Schule, die Lehrer und ihre Mitschülerinnen, besonders ihren Musiklehrer Johl, der ihnen ein Schatzkästlein schönster Lieder vermittelte. So ergänzten sich Schule und Elternhaus vortrefflich. Und noch eines lehrten Schule wie Elternhaus: die Liebe zur Heimat und zum Vaterland. Durch den Studienaustausch mit fremden Ländern förderten die Eltern bei ihnen Aufgeschlossenheit und Unvoreingenommenheit. Aber gerade im Ausland sollten sie die Echtheit ihrer Liebe zu ihrem Vaterland erproben.

Wegen ihrer Lebhaftigkeit und ihres Übermutes erhielt Hanna in der Schule manchen Verweis, der ins Klassenbuch eingetragen wurde. Als sie nach der Verleihung des Eisernen Kreuzes später zur Ehrenbürgerin von Hirschberg gemacht und dabei den Schülern als Muster an Fleiß und Betragen hingestellt wurde, fanden neugierige Schülerinnen zu ihrem Ergötzen diese Verweise beim Durchblättern der alten Bücher. Doch die Schule hatte Humor. Die leidigen Blätter wurden aussortiert und ihr gesondert zur Erinnerung überreicht.

Märchen und Naturbeobachtungen, gepaart mit kindlicher Phantasie, hatten in Hanna früh den Wunsch genährt, Missionsärztin zu werden, und zwar eine fliegende. Ihre Eltern hofften, daß sich diese Absicht mit der Zeit verflüchtigen würde. Doch der Wunsch zu fliegen wuchs weiter in ihr bis zu sehnsüchtigem Verlangen, das sie nie mehr losließ.

Ihr Vater versucht es mit einem kleinen Trick. Er verspricht ihr, wenn sie bis zum Abitur kein Wort mehr vom Fliegen erwähnt, so kann sie zur Belohnung an einem Segelflugkurs in Grunau teilnehmen.

Die heimliche Hoffnung ihres Vaters geht nicht in Erfüllung. Hanna zeigt schon in der Tertia, daß sie über eine ungewöhnliche Selbstdisziplin und Zielstrebigkeit verfügt. Die *Geistlichen Übungen* von Ignatius von Loyola fallen ihr in die Hände, und mit ihrer Hilfe geht sie mit jugendlichem Eifer daran, ihren Willen zu meistern. Sie lernt auch zu schweigen.

Als sie das Abitur bestanden hat, will ihr Vater ihr zur Belohnung eine goldene Uhr schenken. Doch Hanna weist seine Uhr zurück und erinnert ihn an sein Versprechen. Vor Beginn ihres Studiums geht sie, dem Wunsch ihrer Eltern entsprechend, auf die Kolonialschule nach Rendsburg, dicht am Ufer des Kaiser-Wilhelm-Kanals. Eine Missionsärztin mußte auch diese praktische Seite ihrer Aufgaben kennen.

Nach allerlei drolligen Erlebnissen – sie hat z.B. alles mögliche Viehzeug, darunter auch angriffslustige Schweine zu versorgen – geht in den Herbstferien endlich ihr heißer Wunsch in Erfüllung: Ein Lehrgang an der Segelflugschule in Grunau. Auf dem Galgenberg steigt sie unter der Leitung von Pit van Husen zum ersten Mal auf den offenen Sitz einer „Grunau 9".

Hanna, nur 1,54 m groß und kaum 45 kg schwer, wird von den umstehenden Jungen mit manchem Spottwort bedacht. Und beim ersten Versuch geht alles schief. Zuerst zieht sie die Kiste zu steil nach oben. Dann, um ihre „Himmelfahrt" auszugleichen, wieder zu steil nach unten. Es gibt eine unsanfte Landung. Die Gurte reißen, doch zu ihrem großen Glück war wenigstens die Kiste heil geblieben. Ein Mädchen sollte lieber hinterm Kochtopf bleiben, johlen die Jungen. Das konnte sie noch überstehen. Aber der Anpfiff von Pit van Husen wegen ihres Ungehorsams läßt sie zusammenzucken: „Untauglich zum Fliegen, drei Tage Startverbot!" Bis zum Abend ist sie völlig zerknirscht. Aber dann regt sich der Trotz. Sie wird es ihnen schon zeigen!

In der schier endlosen folgenden Nacht wird ihr bewußt, daß beim Fliegen oberstes Gebot ist, alle Regeln mit peinlichster Genauigkeit zu befolgen. Nur dieser ihr in Fleisch und Blut übergegangenen Regel hat sie es zu verdanken, daß sie auch später im Krieg selbst die waghalsigsten Experimente überlebt. Doch zunächst muß etwas geschehen, um dem aufgebrachten Pit van Husen zu beweisen, daß es ihr mit dem Fliegen blutiger Ernst ist. In ihrem Zimmer sucht sie nach einem Stock, der als Steuerknüppel dienen kann. Mit dessen Hilfe übt sie im Bett Stunde

um Stunde die für den Flug notwendigen Steuerbewegungen, bis sie diese wie im Schlaf beherrscht.

Ihre nächtlichen Exerzitien zahlen sich aus. Wenig später starten die Lehrgangsteilnehmer zur A-Prüfung. Hannas Flug wird ein voller Erfolg. 30 Sekunden setzt die Prüfung voraus. Sie war 39 Sekunden in der Luft geblieben. Dusel! Reiner Zufall! witzeln ihre männlichen Mitschüler wieder. Aber als sie noch einmal fliegen darf, vergeht ihnen der Spott. Aus 18 Männerkehlen erklingt das „huah, huah" – Prüfung bestanden!

Wolf Hirth, der Altmeister des Segelflugs, hatte Hanna nach ihrem anfänglichen Pech vom Lehrgang aussperren wollen. Doch jetzt will er sich dieses Mädel einmal anschauen. Zur Belohnung für einen unter seinen Augen gelungenen Start läßt er sie noch einmal von einer höheren Stelle starten. Wieder etwas länger in der Luft! Und nun lernt sie unter seiner Leitung die für die B-Prüfung erforderlichen flachen, steilen und S-Kurven. Wolf Hirth ist beeindruckt von ihrer Fähigkeit zur Konzentration. Konzentration macht die besten Flieger! Hanna verschweigt ihm allerdings noch, daß sie diese Gabe den Anleitungen des VON LOYOLA und ihren beharrlichen nächtlichen Übungen verdankt. Wie zu erwarten, schafft sie bald auch die C-Prüfung, bei der mindestens fünf Minuten über Starthöhe im Aufwind zu segeln sind.

Bei einem ihrer nächsten Flüge bleibt sie über 20 Minuten in der Luft. Um dem nächsten Schüler Zeit zu sparen, landet sie, entgegen der Vorschrift, auf dem Startplatz statt auf der Zielwiese. Wieder gibt es, diesmal eine mit Lob gemischte Rüge: „Disziplin muß sein", sagt Wolf Hirth, als er Hanna leicht am Ohr zupft. „Doch rein fliegerisch war die Sache einwandfrei."

Ein neues Flugzeug, der Stolz der Schule, ist nur für Wolf Hirth und die Fluglehrer vorgesehen. Doch Hanna wird als erstem Schüler erlaubt, so lange wie sie will mit ihm in der Luft zu bleiben. Es werden fünf Stunden! Glückwünsche und Blumen treffen im elterlichen Haus ein. Hanna ist voller Jubel. Aber am Abend findet sie einen Brief ihrer Mutter auf ihrem Bett. „Bist Du Dir voll Dank bewußt, daß es die Gnade des Glücks gewesen ist, die Dir den Erfolg schenkte?"

Zuerst kam der Trotz auf. Wieso „Gnade des Glücks", nachdem sie Wind und Regen, Kälte und Schnee hatte durchstehen müssen? Doch je mehr sie über die Zeilen ihrer Mutter nachdenkt, um so mehr erkennt

sie den Sinn ihrer Worte. Ja, der Wind war ihr Glück gewesen. Und zu dem berechtigten Stolz gesellt sich ein Gefühl der Dankbarkeit und Bescheidenheit.

Als zukünftige fliegende Ärztin in Afrika, überzeugt sie ihre Eltern, muß sie auch das Motorfliegen beherrschen. Ihre Eltern respektieren zwar ihren Wunsch, ihr Leben selbst in die Hand zu nehmen. Aber sie möchten vermeiden, daß ihre Tochter zu einer oberflächlichen Rekordjägerin wird. Die Kosten des Lehrgangs, das ist die Bedingung, muß sie von ihrem Studienwechsel bestreiten!

Sie meldet sich in Berlin-Staaken an, einer der drei in Deutschland existierenden Sportfliegerschulen. Wieder ist sie das einzige Mädchen unter Männern, die fast alle schon im Beruf stehen: Direktoren, Kaufleute, Ingenieure, und auch der bekannte Schauspieler Matthias Wiemann, der ihr ein echter Fliegerkamerad wird.

Typisch für Hanna, will sie mit ihrer Begeisterung nicht nur das Motorfliegen beherrschen, sondern auch den Motor, das Herz des Flugzeugs, bis in alle Einzelheiten verstehen. Immer wenn nicht geflogen wird, ist sie in der Werkstatt bei den alten erfahrenen Motorwartmeistern. Dumme Frager, dazu noch eine Frau, sind in wenigen Werksbetrieben gern gesehen. Aber Hanna läßt sich nicht einschüchtern, und zum Dank für alles Gelernte hilft sie die Flugzeuge putzen.

Eines Tages stellt sie der Werkmeister auf die Probe, ob sie wirklich all den technischen Kram gelernt hat und sich auch vor schmutziger Arbeit nicht bange macht. Sie soll einen alten, nicht mehr verwendbaren Motor auseinandernehmen. Gesagt, getan. Aber am Sonntag, als die Werkstatt verlassen ist, setzt sie sich daran, den Motor wieder heil zusammenzubauen. Als hätte sie eine Prüfung in Anatomie abzulegen, hatte sie beim Zerlegen des Motors fortlaufend Skizzen angefertigt. Die Männer, die am Montag früh ihr Werk sehen, schütteln voll Staunen den Kopf. Nach dieser Leistung, bei der sie sich die Hände blutig gerissen und über und über mit Öl und Schmutz bedeckt hatte, ist sie einer der ihren geworden. Keine Sonntagsfliegerin, sondern ihr Kamerad!

Sie beläßt es nicht bei dieser praktischen Unterweisung. Nebenher verschlingt sie alles an Fachliteratur, was ihr über Motoren und Motorflugzeuge in die Hände fällt. Es macht ihre Fortschritte im Fliegen mühelos und leicht. Anfangs fliegt ihr Fluglehrer, Otto Thomsen, noch am Doppelsteuer mit. Auch dieser Lehrer geht nicht gerade sanft mit

ihr um. Doch Hanna lernt ihn als hervorragenden Ausbilder schätzen. Zur Erreichung des Lehrgangszieles ist eine harte Schule notwendig.

Der Tag zum Start für ihren Höhenprüfungsflug kommt. Die alte „Klemm", mit einem Motor von ganzen 20 PS ausgestattet, braucht für das Klettern auf die vorgeschriebene Höhe von 2000 m allein schon eine runde Stunde. Hanna ist alles andere als eine Sportfliegerin, der es nur um Ruhm und Erfolg geht. Die Schilderung ihres Höhenerlebnisses zeugt von ihrem Feingefühl, ihrer Naturliebe und ihrer Achtung vor Gottes Schöpfung. Freude und Dankbarkeit mischen sich mit Demut. Während ein anderer Schlag von Fliegern zu überheblichem Prahlen neigt, wächst bei ihr die Ehrfurcht im Blick auf die Weite des Himmels und nach unten auf unsere schöne Erde.

Für ihr weiteres Leben stimmt Wolf Hirth mit ihren Eltern überein, daß Fliegen kein Beruf für sie ist und daß sie ihr Medizinstudium fortsetzen soll. Er gibt ihr bei einer Aussprache eine Aufgabe, die sich einmal für sie als wahres Himmelsgeschenk erweisen soll. Wegen eines Beinverlustes hatte Wolf Hirth sich eingehend mit den Funktionen des Oberschenkels und des Kniegelenks befaßt. Über dieses Thema soll Hanna einen medizinischen Vortrag halten, ehe er ihr die Erlaubnis gibt, wieder zu fliegen. Da es ihr glühender Wunsch ist, weiter zu fliegen, setzt sie die ganze Nacht daran, alle greifbaren Bücher durchzuackern und diesen Stoff zu beherrschen.

Auf der Fahrt nach Grunau will Wolf Hirth sie über das aufgetragene Thema prüfen. Aber irgendwie werden die beiden tief in ein Gespräch über Flugprobleme verwickelt. Das medizinische Pensum ist völlig vergessen.

In Grunau darf sie dann den ganzen Vormittag fliegen. Und hier erlebt sie wieder, nachdem sie auch den Rausch des Motorfluges schätzen gelernt hatte, die Erhabenheit, das einzige Gefühl des Segelflugs, das Einssein mit der Natur, den Sieg über die Schwere, die man sich bei diesem Vogelflug „Meter um Meter erkämpfen muß".

Zu ihrem zweiten medizinischen Semester soll Hanna sich auf Wunsch ihres Vaters in Kiel einschreiben lassen, wo auch ihr Bruder als Fähnrich bei der Marine steht. Weil die Kieler Fakultät sehr überlaufen ist, müssen die Studenten sich vor der Zulassung einer Prüfung in der Anatomie unterziehen. Hanna hatte im ersten Semester absolut nichts für ihr Studium getan. All ihre Beteuerungen, daß sie in Kiel wegen völ-

liger Unkenntnis mit Glanz durchfallen würde, helfen nichts. Ihre Eltern wollen es ihr einfach nicht abnehmen, daß sie so unvorbereitet sein könnte. Das Versäumte nachzuholen, bleibt keine Zeit mehr. Zerknirscht denkt sie daran, wie sie das Vertrauen ihrer Eltern mißbraucht und nur ans Fliegen gedacht hatte.

Mit Zittern und Bangen, von Alpträumen verfolgt, stellt sie sich der Prüfung. „Die Schande anständig zu tragen schien mir jetzt wichtiger als diese Prüfung zu bestehen", schreibt sie. Nicht wenige der Prüflinge fallen durch. Andere werden unsicher, vom Spott des prüfenden Professors begleitet. Endlich hört Hanna ihren Namen. All ihre Willenskraft zusammennehmend, tritt sie ruhig und sicher vor. Der Professor mißdeutet ihre Ruhe und hält sie für den Beweis von Wissen. Freundlich sieht er sie an und stellt seine erste Frage. Hanna fällt aus allen Wolken als sie ihn hört: „Sie übernehmen den Oberschenkel!" Glück muß der Mensch haben.



Hanna Reitsch mit ihrer Mutter

Auf ihr Telegramm kommt die Antwort der Eltern: „Wir haben es gewußt." Sie hatten keine Ahnung, wie sehr diese Worte ihre Tochter bedrücken. Sie hatte ihre Güte und Großzügigkeit in Anspruch genommen und ihnen um ein Haar Schande gebracht.

Im Mai 1933 ist Hanna während ihrer Semesterferien wieder in Hirschberg.

Wolf Hirth will sie in den Flug nach Instrumenten einführen. Blindflugübung! Wieder geht Hanna mit ihrer unbändigen Lernbegierde

daran, zunächst rein theoretisch mit Hilfe eines „Kartenspiels“ alle Möglichkeiten des die Fluglage angebenden Wendezeigers wie im Traum zu beherrschen.

Als der Tag kommt, ist der Himmel sonnenklar und ruhig. Vergebens sucht sie den notwendigen Aufwind. Mal findet sie nur schwachen Aufwind, mal die Kiste niederdrückenden Abwind. Plötzlich fühlt sie sich in einem starken Aufwindfeld. Mit drei bis vier m/Sek. wird sie nach oben gezogen. Auf 900 m gestiegen, entdeckt sie, einmal von den Instrumenten wegblickend, über sich eine riesige, dunkel dräuende Gewitterwolke. Die Vorschrift für jeden Anfänger lautet, unter diesen Umständen sofort den Flug abzubrechen. Doch im Vertrauen auf ihre neuen Fertigkeiten setzt sie den Flug fort. 1000 ... 1100 ... 1200 m ... bald wird sie von den ersten Fetzen der Wolke aufgenommen. Immer schneller geht es nach oben mit 5 m, 6 m, bald 7 m Auftrieb pro Sekunde. Jetzt, bei gut 1600 m Höhe glaubt sie sich außer Gefahr. Die Schneekoppe muß nun unter ihr liegen.

Plötzlich ein wahres Trommelfeuer auf ihren Flügelflächen. Ein dramatischer Kampf mit den entfesselten Elementen entbrennt. Durch schon halb vereiste Fenster sieht sie Regen und Hagelkörner auf sie herabprasseln. Bei dem immer rasender werdenden Aufwind ist sie bald bis 3.000 m hochgerissen. Die Instrumente versagen. Alles ist vereist. Plötzlich geht’s in jähem Sturzflug nach unten. In ihrem Sommerkleid schlottert sie an allen Gliedern. Mit Gewalt bezwingt sie ihre Angst in dem brodelnden Inferno. Auf einmal durchstößt sie den Rand der Wolke und hat wieder freie Sicht.

Es ist schon spät am Nachmittag, als sie mit ihrem „Grunau-Baby“ auf einer Skiwiese landet. Ihren Gewitterflug hatte sie mit einem Riesenglück heil überstanden. Doch jetzt kommt das zweite Gewitter auf sie zu. Wolf Hirth brüllt sie am Telefon an, daß ihr der Flugzeugführerschein entzogen werden soll, weil sie ohne Erlaubnis in der Sperrzone nahe der tschechischen Grenze gelandet war.

Hanna ist wie zerschmettert. Fliegen ist ihr Leben, und ohne Fliegen zu dürfen fühlt sie sich wie zum Tode verurteilt. Doch als Wolf Hirth sie in der Nacht mit seinem Wagen abholt, ist das Gewitter verrauscht. Er ist froh, daß sie die Kiste heil heruntergebracht hat. Sie ist so beglückt über diese Wendung, daß ihr unfreiwilliger neuer Höhenweltrekord ihr unwesentlich erscheint.

Kurze Zeit später wird Wolf Hirth zum Leiter der neuen Segelfliegerschule auf dem Hornberg bei Schwäbisch Gmünd ernannt. Hanna fürchtet um das Ende ihrer Fliegerei, da sie ohne ihren Schutzpatron und ohne Geld nicht weitermachen kann. Doch wieder einmal kommt ihr das Glück zu Hilfe. Wolf Hirth erwirkt bei ihren Eltern die Erlaubnis, ein Studiensemester auszusetzen und als Fluglehrer mit ihm zu gehen.

Ihre Stellung als Fluglehrer ist keine leichte. Hat sie doch als Mädchen eine Schar erwachsener Männer auf die C-Prüfung vorzubereiten. Aber sie findet eine Lösung für das männliche Mißtrauen gegen einen weiblichen Fluglehrer. Statt als Autorität aufzutreten, macht sie den Unterricht zur Gemeinschaftsarbeit. Alle werden gleichmäßig mitbeteiligt. Am besten kommen natürlich Hannas Erfolge an, und so lernen ihre Schüler von ihren Erlebnissen, auch wenn diese von einer Frau herrühren.

Als Segelfliegerin auf Auslandsexpedition

Als Deutschland aufgrund des Versailler Diktats das Motorfliegen verboten worden war, entdeckte Oskar Ursinus, mit der Sehnsucht zum Fliegen im Herzen, die Rhön als ein ideales Segelfluggebiet. Auf der Wasserkuppe treffen sich junge Segelflieger Sommer für Sommer. Mit hohem Idealismus bringen sie Opfer an Zeit und Geld. Fliegen ist ihnen wichtiger als ihre Karriere, und manch einer findet bei den ersten halsbrecherischen Flügen den Tod.

Im Sommer 1933 nimmt Hanna zum ersten Mal am Rhönwettbewerb teil. Ihr „Grunau-Baby“ ist keine Konkurrenz für die Leistungsmaschinen der anderen Wettbewerber. Auch das Gelände ist ihr unbekannt. Ihre Flüge auf der Wasserkuppe werden zu einer einzigen Pechsträhne. Bei der Preisverteilung ist sie mit am Schwanz, und zum großen Gelächter aller schenkt die Preiskommission ihr – eine Küchenwaage und einen Fleischwolf!

Trotzdem endet ihr Rhönerlebnis auf einer positiven Note. Der „Segelflugprofessor“ Georgii fragt sie nach der Preisverteilung, ob sie an seiner geplanten Südamerikaexpedition teilnehmen wolle. Der Professor und Oskar Ursinus waren von Hannas Durchhaltevermögen beeindruckt. Obwohl dauernd „abgesoffen“, war sie doch immer wieder ge-

startet. Und „nicht der Sieg, sondern der Geist entscheidet beim Segelfliegen."

Für die Südamerikafahrt muß sie aus eigener Tasche 3 000 RM beisteuern. Sie greift daher auf ein früheres Angebot der UFA zurück, als „double" bei einem Segelfliegerfilm mitzuwirken. Die Aufnahmen sollen in Rossitten gemacht werden. Eine Anfängerin darstellend, findet sie ihre Rolle einfach herrlich. Denn hier darf sie einen Bruch nach dem andern machen, was sie sich sonst nie hätte erlauben dürfen. Darüber hinaus kann sie ihre Freizeit für private Flüge benutzen. Und welch eine Gelegenheit! Einmal bleibt sie dabei 9, ein andermal 11 Stunden und 20 Minuten in der Luft. Zwei neue Frauenweltrekorde!

Am 3. Januar 1934 startet die Expedition von Hamburg aus. Professor Georgii hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Aufwindverhältnisse in Südamerika zu erforschen. Daneben fällt der Expedition, ohne daß es im Programm steht, eine andere wesentliche Aufgabe zu: Die Herzen der Menschen in den angesteuerten Ländern für den Segelflug und für Deutschland zu gewinnen. Die deutschen Flieger und ihre Leistungen finden bei den temperamentvollen Südländern eine wahrhaft überwältigende Anteilnahme. Am meisten interessiert sich das Publikum für Kunstflüge. Obwohl es Hanna nicht liegt, mit dieser Kunst zu glänzen, fügt sie sich der Rolle, ihre Loopings und Wendungen zum Entzücken der Zuschauer vorzuführen.

Über Sao Paulo gibt es um Haaresbreite ein Fiasko. Sie hatte sich zu früh ausgeklinkt. Zu ihrem Entsetzen gerät sie in einen Abwind, der sie dicht auf das unter ihr liegende Häusermeer mit seinen von Menschen und vom Verkehr wimmelnden Straßen herunterdrückt. Als sie schon Tote und Verletzte bei einer Straßenlandung befürchtet, entdeckt sie im letzten Moment ein Sportfeld. Aber auf diesem Feld ist gerade ein Fußballspiel in vollem Gange. Statt der anrauschenden Maschine aus dem Wege zu springen, halten Spieler und Zuschauer ihren Tiefflug für eine kontrollierte Schau. Begeistert winken sie ihr zu. Schweißtriefend vor Schreck reißt sie das Fenster auf. Aus voller Kehle brüllt sie ihr cuidado, cuidado, und in jähem Begreifen werfen die Spieler sich im letzten Augenblick auf die Erde. Mit klopfendem Herzen kann sie ihren Segler aufsetzen.

Auch die argentinische Regierung läßt der Expedition jede erdenkliche Hilfe zukommen. Auch hier ist die Begeisterung ungeheuer, beson-

ders als Wolf Hirth mit 76 Loopings einen neuen Rekord aufstellt. „Alemana" rufen Kinder und Erwachsene bewundernd, als sie sich die Segelflugzeuge, in denen manch einer einen versteckten Motor vermutete, nachher anschauen: „Die Deutschen können alles!"

Südamerika hat Hannas Wunsch noch verstärkt, ihr Leben der Fliegerei zu widmen. Auf der Heimreise steht sie, diesem Gedanken nachhängend, mit Prof. Georgii an der Reling. Sie fällt aus allen Wolken, als sie ihn plötzlich sagen hört: „Jetzt lassen wir Sie aber nicht mehr los. Sie gehören zu uns nach Darmstadt an die Forschungsanstalt." Bis Mai 1945 gehörte Hanna Reitsch dieser Anstalt an. Außerhalb ihrer offiziellen Aufgaben gelingt ihr in den ersten Wochen ihres Darmstadtaufenthalts noch ein Streckenflug von Griesheim nach Reutlingen. Mit 160 km ein neuer Frauenweltrekord!

Ein knappes Vierteljahr später erläßt die finnische Regierung eine Einladung an deutsche Segelflieger, um das finnische Volk mit dem Segelflug vertraut zu machen. Die Expedition wird von Graf Ysenburg geleitet. Neben anderen prominenten Segelfliegern gehört auch Hanna Reitsch zu den Eingeladenen.

Hanna und ihre Kameraden sind zutiefst beeindruckt von der unendlichen Weite der finnischen Landschaft mit seinen dunklen Wäldern und den unzähligen Seen. Und ebenso vom finnischen Volk. „Schweigsam, stolz, wahrhaftig und gewissenhaft, vor allem aber gesund", beschreibt sie diese Menschen.

Ihre Schüler sind Zivilisten und Soldaten. Hanna widmet sich ihrer Aufgabe mit ihrem üblichen Enthusiasmus und Pflichtbewußtsein. Jede freie Stunde steht sie außerhalb der Lehrzeiten ihren Schülern zur Verfügung. In Finnland verläuft alles glatt. In der ganzen Zeit kein Unfall, kein Absturz!

Vom Luftfahrtministerium wird Hanna eine Auszeichnung angetragen. Doch auf Dekorationen legt sie keinen besonderen Wert. Statt dessen erbittet sie sich die Teilnahme an der Verkehrsfliegerschule in Stettin, um auch das Fliegen mit großen Maschinen zu erlernen.

Die Schule für Verkehrsflieger wird straff männlich, fast militärisch geführt. Einem Mädchen scheinen hier wenig Chancen offenzustehen. Die Ordnung ist in der Tat so stramm soldatisch, daß Hanna bei jedem Schritt Angst hat, alles falsch zu machen. Und genau das tut sie auch. Es gibt Anpfiffe, es gibt sogar Strafexerzieren. Sie hat den Eindruck,

daß man einen Grund sucht, sie nach Hause zu schicken. Mehr aus Schalk als aus Böswilligkeit hecken Offiziere wie Mannschaften ständig etwas aus, um sie irgendwie reinzulegen. Doch sie nimmt nichts übel und zeigt ihr stets gleichbleibendes Gemüt. So kommt sie letzten Endes gut mit ihren Fliegerkameraden aus. Die spartanisch strenge Disziplin in diesem Betrieb hatte auch durch die Anwesenheit einer jungen Frau nicht gelitten. Alle merken, daß sie sich mit dem gleichen Ernst und der gleichen Hingabe dem Fliegen verschrieben hat wie sie.

Vor Abschluß des Lehrgangs hat sie noch ein ebenso peinliches wie belustigendes Erlebnis. Nach einem Kunstflug mit ihrem Fluglehrer im Doppeldecker „Stieglitz" fordert er sie auf, es anschließend allein zu versuchen. Glücklich über dieses Vertrauen tollt sie sich in allen erdenklichen Kapriolen: Loopings, Turns, Rollen nach Herzenslust. Sturzflug, dann wieder steil nach oben, bis es ihr plötzlich schlecht wird. Auf gar keinen Fall will sie die Maschine verschmutzen. Die Sticheleien ihrer Kameraden hätten kein Ende gefunden. In ihrer Verzweiflung nimmt sie erst ihren linken, dann als der Brechreiz unvermindert anhält, auch den rechten Handschuh als „Abfalltüte" zu Hilfe. Rauswerfen kann sie die fatalen Dinger nicht. Ein Finder hätte sie garantiert als die ihren erkannt. Kurz entschlossen steckt sie sie in ihre Manteltaschen. Nach der Landung geht sie frisch und unbekümmert und nun wieder mit Appetit zum Kasino, wo Berge von Kuchen auf sie warten. Ihren Mantel hatte sie im Flur aufgehängt. Alle Anwesenden blicken sie erwartungsvoll an. Sie freuen sich schon auf den Spaß, daß sie nach diesem tollen Flug doch noch „madig" geworden sein muß. Aber Hanna tut, als sei nichts vorgefallen, und langt munter zu.

Als der Kommandeur in Begleitung einiger Offiziere den Raum betritt, setzt es einen gehörigen Anpfiff: „Welch ein entsetzlicher Gestank im Flur! Sofort für Beseitigung sorgen!" Stillschweigend macht Hanna sich bei der ersten besten Gelegenheit mit ihrem Mantel aus dem Staube. Erst bei der Abschiedsfeier beichtet sie ihren Kameraden diese Geschichte, die natürlich ein unbeschreibliches Gelächter auslöst.

Ihren ersten Nachtflug führt Hanna mit der Motormaschine He 46 aus. Er verläuft ohne Zwischenfälle. Anders geht es bei ihrem Flug über Genf, Lyon, Avignon nach Lissabon zu, wo im Mai 1935 die „Festivas Lisboa" stattfinden. In diese Festspiele soll auch ein internationaler Flugtag und dabei zum ersten Male ein Segelflugzeug eingeschoben

werden. Hanna soll Deutschland im Segelflug vertreten. Mit einem Segelfliegerkameraden startet sie in einer kleinen *Sportklemm.* Deutschland hatte gerade die allgemeine Wehrpflicht wieder eingeführt, und die internationale Lage ist gespannt. Hanna ist sich bewußt, daß ein gutes Abschneiden bei den Festspielen und auch ein reibungsloser Anflug durch die Nachbarländer unbedingt wichtig sind. Die deutsche Teilnahme soll zum friedlichen Völkerverständnis und zu internationaler Fliegerkameradschaft beitragen.

Doch eine unfreiwillige Zwischenlandung auf einem Militärflughafen in der Nähe von Lyon wird ihr beinahe zum Verhängnis. Trotz strengen Verbotes hatte ihr Fliegerkamerad (seinen Namen verschweigt sie fairerweise) eine Leica in seinem Gepäck mitgeschmuggelt. Sie werden vom französischen Flugplatzkommandanten als Spione angesehen und entsprechend hart behandelt. Erst durch einen deutschfreundlichen jungen Franzosen gelingt es, heimlich mit dem deutschen Konsul in Lyon Verbindung aufzunehmen. „Wir Jungen“, sagt der unerwartete Helfer, „verstehen Euch, die Ihr jung seid in Deutschland. Diese da sind alt und blind.“

In der Nähe von Avignon, wo eine weitere Zwischenlandung stattfindet, sehen sie am Horizont den deutschen Zeppelin auftauchen. „Kein Deutscher, der sein ruhiges majestätisches Dahinziehen in fremdem Land erlebt hat,“ schreibt Hanna, „wird diesen Anblick vergessen können, auch nicht das Gefühl des Stolzes und Beglücktseins in der Verbundenheit des gemeinsamen Vaterlandes.“

Die Flugtage in Lissabon werden ein voller Erfolg für Veranstalter, Teilnehmer und Besucher. Von den sich auf den Straßen abspielenden bunten Szenen verdient ein spannungsgeladenes Begebnis festgehalten zu werden. Das Tragen von langen Hosen war in Portugal für Frauen streng verpönt. Als Hanna einmal im Fliegerdress nichtsahnend auf die Straße geht, wird sie plötzlich von zwei „Landsknechten“ gestellt und festgenommen.

Man führt sie in eine Art Gefängnis und anschließend vor ein Richtertribunal in einem großen Zelt. Zuerst ergreift ihr Verteidiger das Wort. Er hält eine Lobrede auf die berühmte deutsche Fliegerin. Noch immer ist Hanna sich nicht sicher, ob hier Ernst oder Scherz gespielt wird. Dann spricht der Richter. Und jetzt wird ihr klar, daß hier ein Schauspiel abläuft. Der Richter wendet sich nicht allein an Hanna

Reitsch. „Sein Lob galt vor allem Deutschland, den deutschen Menschen, die nach einem verlorenen Krieg Tatkraft und Mut zu neuem Aufstieg gefunden hatten. War es ein Wunder, daß ich mich glücklich und stolz fühlte?“ Auf seine Aufforderung muß sich dann das Publikum erheben, um das deutsche Volk und Hanna Reitsch als Fliegerin zu begrüßen. Und als sie das Zelt verläßt, wird ihre Hand fast lahm von all dem Drücken und Schütteln.

Einfliegerin für Zivil- und Militärmaschinen

Als Angehörige des von Hans Jacobs geleiteten Instituts für Segelflug findet Hanna sich 1936 in der Rolle des Einfliegers. Wieder einmal war ein Zufall am Werk gewesen. Der für diese Aufgabe vorgesehene Ludwig Hoffmann war durch eine plötzliche schwere Erkrankung verhindert. Hanna fühlt sich zwar auf dem Gebiet der technischen Konstruktion gänzlich unerfahren. Dafür verfügt sie jedoch um so mehr über Fluggefühl und genaue Beobachtungsgabe, ganz zu schweigen von ihrem Interesse und ihrer Begeisterung.

Der Einflieger muß ein in seinen Flugeigenschaften und seiner Flugsicherheit noch unbekanntes Flugzeug bis an die äußerste Grenze seiner Leistungs- und Belastungsfähigkeit erproben. Das erfordert begreiflicherweise nicht nur ungewöhnlichen Mut, sondern darüber hinaus ein systematisches Durchspielen aller zu erwartenden Flugmanöver. Dazu ein lückenloses, genaues Aufzeichnen sämtlicher durch Auge, Ohr und Gefühl wahrnehmbarer Reaktionen des Flugzeuges. Die hohe Zahl der oft tödlichen Unfälle redet eine beredte Sprache über den gefahr- und opfervollen Beruf des Einfliegers.

In dieser nervenaufreibenden Zeit, als Hanna mehr als einmal ihr Leben in die Schanze schlägt, erhält sie jeden Morgen einen Brief ihrer Mutter. Wie alle Mütter bangt sie um das Leben ihres Kindes, obwohl sie weiß, daß Hanna nicht leichtsinnig ist. Sie möchte aber auch verhindern, daß ihre Tochter durch ihre unbestreitbaren Erfolge der Gefahr der Eitelkeit erliegt. Und noch etwas anderes drückt sie in ihren am späten Abend geschriebenen Briefen aus: Daß jeder Versuchsflug dem Leben anderer und dem Namen Deutschlands dient!

Es naht ihre bisher schwerste und gefährlichste Prüfung. Nach anfänglichen hochriskanten Versuchen des Sturzflugs hatte Hans Jacobs zur Stabilisierung der Maschine spezielle Bremsklappen entwickelt. Der

nächste Test mit diesen „Bremsen“: ein senkrechter Sturz aus 6.000 m Höhe! Kein Mensch wird in solchen Augenblicken frei von Angst und Zweifel sein, ob die Maschine dabei diesem ungeheuren Druck standhalten wird und nicht auseinanderfällt. Hanna bezwingt diesen Anflug von Furcht. Wieder und wieder setzt sie zum Sturz in die Tiefe an. Beim letzten Versuch stürzt sie senkrecht aus einer Höhe von 3.000 m, und erst 200 m über dem Boden fängt sie die Maschine ab und landet. Das Blut hämmert ihr noch in den Schläfen.

Diese Versuche mit Sturzflugbremsen werden namentlich für die junge deutsche Luftwaffe von grundlegender Bedeutung. Die neue Erfindung wird Ernst Udet, General v. Greim und anderen Generalen der Luftwaffe auf dem Flugplatz von Darmstadt-Griesheim vorgeführt. Hanna wird nach den gelungenen Vorführungen von Udet zum Flugkapitän ernannt, das erste Mal, daß dieser Titel einer Frau verliehen wird.

Nach der triumphalen Überquerung der Alpen von fünf deutschen Segelfliegern, darunter auch Hanna Reitsch in ihrem „Sperber Junior“, wird sie im September 1937 von Ernst Udet an die Flugerprobungsstelle für Militärmaschinen nach Rechlin berufen. Ihr Auftrag ist, mit den neuen Bremsvorrichtungen ausgestattete Kriegsflugzeuge auszuprobieren. Sie ahnt damals noch nicht, daß sie für die folgenden Jahre unauslöslich in die Militärfliegerei einbezogen wird. Die Erprobung von Stukas, Bombern, Jagdmaschinen usw. wird für sie eine patriotische Aufgabe, die sie als größere Ehre empfindet als Titel und Auszeichnungen.

Doch auch hier spürt sie zunächst wieder die schlecht verhohlene Ablehnung des „stärkeren Geschlechts“. Nicht nur wegen ihres überlegenen Könnens, sondern seltsamerweise auch wegen ihres selbstlosen Idealismus.

Wer ihr heute vorwerfen möchte, daß sie damit zur „Vorbereitung eines Angriffskrieges“ beitrug, sollte ihre eigenen Worte beherzigen: „Wir jungen Menschen wollten den Frieden, aber den gerechten, der uns leben ließ. Das deutsche Volk wollte ihn, auch wenn es die Welt heute nicht mehr wahrhaben will. Ein Volk, das in der Mitte zwischen anderen Völkern einen engen Wohnraum hat und jetzt, nach den Jahren der Armut und Unsicherheit, wieder Brot sah und einen Aufstieg erlebte und wußte, daß in der Welt stets der Schwache bedroht sein wird, und weil es glaubte, wie alle ein Recht auf Schutz zu haben, sah es in

der wehrmässigen Erstarkung ein Erstarken seiner Kraft und die Möglichkeit, den Frieden zu wahren. Welches andere Volk in der Welt hätte dabei nicht berechtigten Stolz empfunden?" ... ‚Wenn Du den Frieden willst, sei für den Krieg vorbereitet.' „So sah ich sie, ohne daß ich an dieses Wort der Römer gedacht hätte: die Stukas, die Bomber, die Jäger – Wächter vor den Toren des Friedens.

Und so flog ich sie, jeden Flug mit dem Gefühl, mit meiner Vorsicht und Zuverlässigkeit jene zu schützen, die nach mir als Piloten in der Kanzel sitzen würden, und daß wiederum jeder einzelne von ihnen allein durch sein Dasein jenes Land schützen würde, das ich eben im Flug unter mir sah: Land mit Äckern und Feldern, mit Bergen und Hügeln, Wäldern und Wassern. Land, das es auf der Erde vielleicht großartiger gab – und doch nur dieses eine für mich, weil es meine Heimat war. War es nicht wert, dafür zu fliegen?"

So mußten sich auch in Rechlin jene, denen „Weiber" ein Greuel waren, an ihr Wirken gewöhnen. Leistung imponierte letztlich immer.

Bei den exotischen, unter dem Reklamewort KISUAHELI stattfindenden Festlichkeiten im Februar 1938 in Berlin stand auch Hannas Name als letzte Nummer auf den Plakaten: „Hanna Reitsch fliegt den HUBSCHRAUBER." Ihr Auftreten vor diesem grellen Hintergrund, inmitten von allerhand Varieté-Vorstellungen, schien manchem eines Flugkapitäns unwürdig zu sein. Doch es handelte sich dabei – die Idee kam von Udet – um eine sehr ernsthafte Angelegenheit. Weltweit erstmalig sollte nun in der Deutschlandhalle ein „Hubschrauber" vorgeführt werden, und es sollte gezeigt werden, daß diese Lösung von Deutschen gefunden worden war (entwickelt von Professor FOCKE in Bremen).

Nach den ersten, von Karl Franke aus Rechlin und Hanna durchgeführten Versuchsflügen mit dem noch gänzlich unbekannten Hubschrauber stattete der berühmte amerikanische Flieger Charles Lindbergh, bekannt durch seinen wagemutigen Transatlantik-Alleinflug, Deutschland einen Besuch ab. Dieser sympathische, schlicht-natürliche Mann nannte den ihm vorgeführten Hubschrauber sein bisher stärkstes technisch-fliegerisches Erlebnis.

Vor ihrem Auftritt treten noch einmal alle Widersacher gegen diese „billige Revue" auf den Plan. Auch Hannas Eltern sind zunächst ehrlich entsetzt, daß ihre Tochter in einem Milieu von Clowns, Fakiren und Seiltänzern erscheinen soll. Aber der Gedanke, durch ihren Flug

mit dem Hubschrauber, den Namen DEUTSCHLAND groß auf dem Rumpf, das Ansehen ihres Landes zu heben, läßt sie ihre Abneigung überwinden. „Denn meine Eltern liebten Deutschland mit der Innigkeit von Menschen, die – der Welt gegenüber großzügig in Auffassung und Geist – in der Heimat den Widerhall ihres eigenen Herzens fanden und ihr zugetan waren, wie Kinder es natürlicherweise Vater und Mutter gegenüber sind. Der Dienst an diesem Vaterland war ihnen deshalb eine so hohe Pflicht, daß sie ihn ganz in den Vordergrund stellten. Diese Einstellung gab den Ausschlag."

Die Berliner sind anfangs – nach den Schlagworten der Reklame von „300 Sachen" – vom langsamen Hubschrauber enttäuscht. Doch die Erregung und Bewunderung aller Fachleute pflanzt sich schließlich auch auf das breite Publikum fort. Zudem gibt es ein erfreuliches Echo in der Presse aus aller Welt. „So wurde die Vorführung des Hubschraubers zuletzt doch noch, was sie hatte werden sollen: Ein Lob deutschen Geistes und deutscher Technik. Der Flug in der Deutschlandhalle war eine geschichtliche Festlegung des Anspruchs auf ein Erstrecht."

Flüge in Amerika und Nordaufrika

August 1938. International Air Races in Cleveland, Ohio. Ernst Udet, der die Amerikaner schon bei früheren Veranstaltungen mit seinem Können begeisterte, soll wieder dabei sein. Doch er ist dienstlich verhindert und schlägt daher seinen amerikanischen Freunden vor, an seiner Stelle Hanna Reitsch herüberzuholen. Neben Hanna gehen noch zwei deutsche Fliegerkameraden, Graf Hagenburg und Emil Kropf mit nach Amerika.

Wie so viele Bekannte sind auch Hannas Eltern besorgt, daß ihre Tochter als Europäerin in diesem wesensfremden Land Schwierigkeiten haben wird. Nur Ernst Udet ist anderer Meinung. Mit seinem Humor und seiner Ursprünglichkeit, neben seinem als früherer Kunstflieger ausgesprochenen Sinn für „publicity" , hatte er sich bei den sportbegeisterten Amerikanern immer wie zu Hause gefühlt. Auch Hanna ist von dem Erlebten und der Freundlichkeit der Amerikaner beeindruckt. (Was sie, wie jeder Kurzbesucher, nicht wissen kann, ist, daß amerikanischer Beifall und Ekstase zumeist Eintagsangelegenheiten sind). Den amerikanischen Humor erlebt sie schon in den ersten Tagen ihres Auf-

enthalts, als den deutschen Fliegern zu Ehren ein Empfang in New York gegeben wird.

Da Hanna von den drei Deutschen das beste Englisch spricht, fällt ihr die Rolle zu, sich für all die Reden und Trinksprüche zu bedanken. In ihrer lebhaften Art sprudelt sie ihre Begeisterung für Amerika heraus. Sie kommt mehr und mehr in Fluß und endet zuletzt mit einem bei ihrer Ankunft von den Hafenarbeitern immer wieder gehörten Wort: „What the hell goes on ..." Die Wirkung ist wie eine Bombe. Donnerndes Lachen und rasender Beifall! Denn was sie nicht wußte – dieser Ausspruch war einfach nicht „ladylike"!

Bei den „Air Races" findet ein für die deutsche Mannschaft beinahe tödlicher Unfall statt. Graf Hagenburg, ein vorzüglicher Kunstflieger, wird beim Rückenflug in Bodennähe plötzlich durch eine Böe nach unten gedrückt. Die Maschine überschlägt sich beim Aufprall in einer Riesenstaubwolke. Atemlose Stille, die Musik bricht ab, Fahnen gehen auf Halbmast. Doch den Trümmern entsteigt plötzlich – Graf Hagenburg. Er läßt seine Verletzungen von Sanitätern verbinden, steigt in eine andere Maschine und fliegt weiter (wie Frh. v. Wangenheim bei der Olympiade 1936 in Berlin trotz Schlüsselbeinbruch weiterritt und damit den Sieg der deutschen Military-Mannschaft sicherte!). Graf Hagenburg ist mit einem Schlag der populärste Mann der Veranstaltung. Nichts hätte größere Bewunderung hervorrufen können.

Nach dem Zielabspringen mit Fallschirmen muß Hanna zum Schluß der Veranstaltungen den von Hans Jacobs konstruierten „Habicht" vorführen, ein Segelflugzeug, mit dem man Kunstflüge ausführen kann. Es war nicht einfach, nach dem Donnern und Heulen der Motoren auf dem Abstellen aller störenden Geräusche zu bestehen. Denn der lautlose Segelflug kann in seiner Schönheit nur in Abwesenheit allen ablenkenden Lärms empfunden werden. Einen größeren Gegensatz als den zwischen dem lautlosen Flug des schimmernden schlanken Vogels und dem vorhergegangenen Dröhnen der Hochleistungsmotoren konnte es nicht geben. Hanna fliegt alle nur möglichen Kunstflugfiguren und landet schließlich mitten im Zielkreis unter dem tosenden Jubel der Menge.

Alle folgenden Einladungen des gastlichen Landes müssen abgesagt werden, da die deutsche Mannschaft wegen der Krise in der Tschechoslowakei telegraphisch zurückgerufen wird.

Im Februar 1939 startet abermals eine Segelflugexpedition unter Prof. Georgii. Diesmal geht es in das italienische Nordafrika. Die Expedition hat strenges Verbot, in die Wüste zu fliegen. Die Teilnehmer müssen sich an die alten Karawanenstraßen halten. Aber es bleibt nicht aus, daß sie den Saum der Wüste streifen. Hanna ist fasziniert von der Unendlichkeit des Sandmeeres unter ihr. Einmal bekommt sie den Auftrag, eine der mitgeführten Motormaschinen nach Garian zu verlegen, einem westlich Tripolis in Richtung Tunis gelegenen Ort. Beim Start ist der heiße afrikanische Himmel wolkenlos. Stundenlang genießt sie beim monotonen Summen des Motors die wie tote, flimmernde weiße Fläche unter ihr. Noch immer kein Wölkchen am Himmel.

Da, wie urplötzlich ein grelles Fanal am Himmel, der sich in Minutenschnelle schwefelgelb färbt. Fast im gleichen Augenblick setzt der Sturm ein. Die Wüste ist in Aufruhr. Sturmfluten von Sand werden hochgejagt, greifen nach dem Motor und dem Gesicht der Pilotin. Bald sind Nase, Ohren und Augen mit feinem Flugsand verstopft. Der Motor fängt an zu stottern, und plötzlich streikt er ganz. Im Gleitflug geht es inmitten der wirbelnden Sandmassen nach unten. Zu Hannas Glück auf einen Platz, der nicht mehr weit von Garian entfernt ist. Am nächsten Tag herrscht wieder Stille. Auch die anderen Maschinen und Transportwagen treffen ein. Über der Wüste dehnt sich wie zuvor der seidenblaue Himmel.

Ihr für eine Frau bedenklichstes Abenteuer erlebt sie nach einem mehrstündigen Segelflug in Buerat el Sun, wo sie von der Dunkelheit überrascht wird. Zwei plötzlich auftauchende Karabinieri bieten ihr Schutz in einer nahen Steinhütte an. Zunächst beachten die beiden mit südländischem Charme die einer Dame gegenüber angebrachten Formen. Aber mit dem Fortschreiten der Nacht nimmt das italienische Temperament zunehmend Überhand über die männliche Ritterlichkeit. Hanna muß ihre bei ihren Flügen so oft erprobte Geistesgegenwart einsetzen. Ihr ständiger Redestrom, ein Gemisch aus italienischen, französischen und lateinischen Brocken, vermag nicht länger die immer deutlicher werdenden Aggressionsgelüste der beiden Männer abzuwehren. Nun erzählt sie ihnen, daß sie zu Marschall Balbo weiterfliegen muß. Sie lobt ihr vorbildliches Betragen und verspricht, es bei Balbo vorzubringen. Sicherlich wird er sie dafür mit einem Orden beehren. Das Zauberwort „Orden“ versetzt die Italiener in Entzücken. Sie benehmen

sich wieder mustergültig, und Hanna ist durch diese kleine Notlüge gerettet.

Zwischen 1937 und 1939 stellt Hanna einen Streckenweltrekord von der Wasserkuppe nach Hamburg, einen Weltrekord im Zielflug mit Rückkehr zum Startplatz von Darmstadt zur Wasserkuppe und zurück auf. Daneben wird sie als einzige weibliche Teilnehmerin Siegerin beim großen Zielstrecken-Segelflugwettbewerb von Westerland auf Sylt nach Breslau. Und im Juli 1939 fliegt sie einen Weltrekord im Zielflug von Magdeburg nach Stettin.

Proben mit dem Lastensegler

Nach den Versuchen mit den Sturzflugbremsen geht das Institut nun daran, sich mit der Konstruktion eines Großsegelflugzeuges zu befassen. Die Idee des Lastenseglers wird geboren.

Das erste Großsegelflugzeug wird im Schleppflug hinter einer dreimotorigen Ju 52 erprobt. Hanna ist am Steuer. Es stellt sich heraus, daß der völlig geräuschlose Lastensegler sich auch im steilen Sturz bewährt. Da er in der Lage ist, Menschen und Material zu befördern, gewinnt er mit diesen Eigenschaften auch militärische Bedeutung. Die sich ergebenden vielseitigen Möglichkeiten erwecken das Interesse der deutschen Luftwaffenführung.

Bei der Vorführung vor der Generalität sind u.a. Udet, Kesselring, Ritter v. Greim und Milch zugegen. Mit einer kriegsmäßig ausgerüsteten Gruppe Infanterie läßt Hanna sich auf eine Höhe von 1000 m schleppen. Dann stürzt sie im Steilflug nach unten, landet zwischen den Büschen hinter der Generalität, während die Soldaten aus dem Segler springen und sofort in Stellung gehen.

Die Generale sind hingerissen. Einmütig bestehen sie darauf, diesen Sturzflug sofort zu wiederholen – diesmal mit den hohen Herren daselbst als Besatzung! Hanna schlägt bei diesem Ansinnen und dieser Verantwortung das Herz zum Halse heraus. Doch ihre Einsprüche werden beiseitegeschoben. Auch dieser zweite Flug klappt ohne Zwischenfälle. Nur die Fallschirmtruppe ist von der neuen Konkurrenz wenig begeistert. Bei einem „Wettbewerb“ zwischen Lastenseglern und Fallschirmjägern, die beide ein bestimmtes Ziel anzusteuern haben, erweisen sich die Lastensegler als eindeutig überlegen. Sie landen genau am Ziel, und ihre Mannschaften sind im Nu einsatzbereit. Die Fall-

schirmjäger dagegen werden an diesem sehr windigen Tag teilweise weit vom Ziel abgetrieben.

Der erste Kriegseinsatz der Lastensegler erfolgte bekanntlich gleich zu Beginn des Frankreichfeldzugs. Mit ihrer Hilfe wurde das bis dahin als uneinnehmbar geltende belgische Fort Eben Emael ohne große Verluste erstürmt.

Nur die besten Segelflieger werden als Piloten der Lastensegler ausgewählt. Deren Gefreiten-Dienstsgrad entspricht allerdings keineswegs ihren Fähigkeiten. Ihre Vorgesetzten können zwar auf ihren Rang pochen, haben aber so gut wie keine Ahnung vom Segelfliegen. Die Piloten sind tief deprimiert, weil ihre Forderung nach den notwendigen Übungsflügen für künftige Einsätze glatt abgewiesen wird. Sie wissen, daß dieses Versäumnis mit hoher Wahrscheinlichkeit zu katastrophalen Folgen führen wird.

In ihrer Verzweiflung wenden sie sich an Hanna Reitsch. Hanna zerbricht sich den Kopf darüber, wie sie, eine Frau, in der militärischen Hierarchie etwas für ihre Kameraden bewirken kann. Ein Brief an General v. Richthofen bleibt erfolglos. Auch bei weiteren Vorstößen läuft sie wie gegen eine Mauer. Doch das drohende Schicksal ihrer Kameraden, die Gefahr von Fehlschlägen mit hohen Verlusten wegen ungenügender Vorbereitung, lassen sie nicht los. Endlich, sie hat schon fast die Hoffnung aufgegeben, gelingt durch einen Fürsprecher eine Besprechung mit General v. Greim. Er bewilligt einen großangelegten Probeeinsatz. Das befürchtete Ergebnis: Nur wenige Lastensegler erreichen das befohlene Ziel, und dazu noch um Stunden zu spät! In einem umfangreichen Trainingsprogramm, auch bei Nacht, können solche Pannen gerade noch rechtzeitig beseitigt werden.

Hanna Reitsch schreibt dazu: „Daß ich eine Frau war, störte viele, denen das Privileg des Mannes wichtiger war als die Not der Stunde. Mir hat diese Einstellung viele Kämpfe eingebracht, und sie hätte auch die Erfüllung wichtigster Aufgaben oftmals verzögert, wenn nicht einige verantwortungsbewußte Männer wie Udet und Ritter v. Greim, denen die sachliche Aufgabe mehr galt als der Kampf der Geschlechter um den Vortritt, kraft ihres Amtes und ihrer militärischen Stellung meinen Einsatz durchgesetzt hätten. Ich selbst litt natürlich unter dieser Einstellung, jedoch hätte sie mich nie von der Erfüllung meiner Pflicht abbringen können. Und so sind die Jahre des Krieges, dessen Schrecken

und Grauen sich mir unauslöschlich eingeprägt haben, für mich Jahre schwerer und ernstester Arbeit geworden." Und weiter, im Zusammenhang mit der gefährlichen Erprobung eines unbemannten Benzinträgers: „Diese Versuche kosteten aber nicht nur Überwindung der körperlichen Schwäche, von der ich angefallen wurde, sondern auch der Angst – häßlicher, primitiver Angst. Doch wenn sie mich überfiel, dann dachte ich an die Männer draußen und schämte mich, weniger bereit zu sein als sie."

Eine neue Versuchsserie läuft an. Mit Hilfe von Seilen soll auf dem kleinsten Deck eines Kriegsschiffes gelandet werden. Die Versuche bleiben erfolglos und werden eingestellt. Es folgt ein sehr gefährliches Experiment: Das Kappen von Ballonseilen. Diese Drahtseile hatten den deutschen Maschinen über England manche Verluste beigebracht, indem sie die Tragflächen durchsägten. Hans Jacobs konstruiert einen die Motoren schützenden „Abweiser". Mit seiner Hilfe sollen die Seile abgedrängt und dann abgeschnitten werden. Hanna sagt dazu: „Diese Erprobungen hatten mich wie kaum eine Aufgabe zuvor innerlich erfüllt und mitgerissen; denn ich wußte, daß ich jeden Versuch für das Leben meiner Kameraden flog, die im Einsatz standen. Es war ein harter Kampf mit der Gefahr."

Bewundernswert, wie sie in diesen Tagen trotz heftiger Kopfschmerzen und Fieber dennoch weiter fliegt, bis sie mit Scharlach nach Berlin ins Virchow-Krankenhaus eingeliefert werden muß! Zum Scharlach gesellt sich Gelenkrheumatismus. Auch ihr Herz ist in Mitleidenschaft gezogen. Die Angst ergreift sie, nie wieder fliegen zu können.

Doch es geht gut. Drei Monate später kann sie aus dem Krankenhaus entlassen werden. Sofort nimmt sie die gewagten Anflüge wieder auf. Bei ihrem letzten Versuch, bei dem auch Udet zugegen ist, hat sich der Ballon quer zum Wind gestellt. Das Ergebnis ist, daß das Seil durch die Abtrift viel zu flach ansteht. Mit gemischten Gefühlen fliegt sie den Draht an. Und schon kracht es. Splitter des Metallpropellers fliegen in die Kabine. Sie hat Glück, daß der Motor nicht durch die Unwucht herausgerissen und damit unweigerlich den Absturz verursacht hätte. Ein Wettlauf mit dem Tod beginnt. Es gelingt ihr jedoch, ihre Do 17 im Gleitflug zu halten und nach unten zu bringen. In höchster Erregung erwarten die Beobachter die Detonation des Aufschlags. Udet begibt sich sofort in seinem Fieseler Storch zur vermeintlichen Bruchstelle. So

bleich hatte Hanna ihn noch nie gesehen. Ohne ihr ein Wort zu sagen, fliegt er nach Berlin, wo er Hitler berichtet. Daraufhin erhält Hanna das Eiserne Kreuz 2. Klasse.

Am 27. März 1941 wird Hanna von Göring in seinem Haus empfangen. In Anerkennung für ihre gefahrvollen Versuche überreicht er ihr das goldene Militärfliegerabzeichen mit Brillanten. Wegen ihrer geringen Körpergröße hatte Göring die Eintretende zuerst glatt übersehen, bis Udet ihn schmunzelnd darauf aufmerksam macht, daß der erwartete Gast schon vor ihm steht. „Wie? Das soll unser großer, berühmter Flugkapitän sein? Ist das alles? Wie können Sie kleine Person überhaupt fliegen?“ Hanna ist etwas pikiert, aber keineswegs eingeschüchtert. Mit einem Arm Görings Körperfülle beschreibend, antwortet sie schlagfertig: „Ja, muß man denn dazu so aussehen?“

Für einen Moment ist sie erschrocken über ihre impulsive Geste. Aber noch bevor sie sich erholt hat, gibt es ein großes Gelächter, in das auch Göring einstimmt.

Am folgenden Tag wird sie von Hitler zur Verleihung des EK II in der Reichskanzlei empfangen. Hitler unterhält sich eingehend mit ihr über ihre Versuche, und Hanna ist beeindruckt von seiner höflichen Art und seinen Kenntnissen auf fliegerisch-technischem Gebiet.

Die Anteilnahme des deutschen Volkes an dieser Auszeichnung ist überwältigend. Seit seiner Stiftung im Jahre 1813 war das EK II nur einmal einer Frau, der Krankenschwester Johanna Krüger, verliehen worden. „Meine Heimat Schlesien vergaß nicht, daß ich ihr Kind war … so erlebte ich es in diesen Tagen und fand darin ein tiefes Glück, das nur der verstehen kann, der sein Volk liebt … Die Dörfer hatten geflaggt, Menschen säumten die Straßen und warfen uns Blumen zu, standen an den Türen und grüßten, und noch vor Hirschberg mußten wir oftmals halten, um die Lieder der Schulkinder anzuhören … Aus jedem und allem sprach Schlesiens Liebe! Aus den Kinderaugen, die uns entgegenleuchteten, aus den dankbaren Blicken greiser Männer und Frauen, die uns mit welken Händen zuwinkten, aus den Begeisterungsrufen der Jungen, den Blumen und Fahnen, die Hirschberg schmückten.“

Nach dem ersten Empfang berichtet sie weiter: „Der Jubel … bestätigte mir, daß es im deutschen Volk eine Liebe gab, deren Kraft aus Quellen stammt, welche die Vernunft nicht berechnen kann. Aus den Bergen, die hier auf uns niederschauten. Aus den Wiesen und Äckern,

die sich vor der Stadt ausbreiteten. Es waren die Bilder, welche die Seele des einfachen Soldaten füllten, der vorn im Graben stand, es waren die Träume der Frauen und Mütter, welche die Entbehrungen des Krieges allein zu tragen hatten: es war Heimat!"

Im Ratsherrensaal wird ihr der Ehrenbürgerbrief der Stadt übergeben. „Es war nicht die Ehre, die mich an diesem Tag zutiefst bewegte, sondern die Verbundenheit mit meiner Heimat, deren Liebe mich umschloß ... Sie würde mich, wenn ich nun zu meiner Arbeit zurückging, wie ein Kraftquell begleiten."

Im Oktober 1942 fliegt Hanna für die Firma Messerschmidt in Augsburg die Me 163a und b, ein schwanzloses Flugzeug mit Raketenantrieb, das sich bewährt hat und als Einsatzmaschine weiterentwickelt werden soll. Die dem Raketenflugzeug zugedachte Aufgabe ist, feindliche Bomberpulks zu zersprengen, um den Abschuß zu erleichtern.

Nach Abheben vom Boden erreichte die Rakete eine Geschwindigkeit von 400 km/St. Nach Abwurf des Fahrwerks in 8-10 m Höhe stieg die Geschwindigkeit in wenigen Sekunden auf 800 km. Bei einem Steigwinkel von 60 bis 70° konnte die Maschine in 1½ Minuten eine Höhe von 10000 m erklimmen. Die Me 163 besaß zudem noch hervorragende Flugeigenschaften. Ihr großer Nachteil war, daß sie wegen des enorm hohen Brennstoffverbrauchs nur 5-6 Minuten in der Luft bleiben konnte. Eine weitere Komplikation ergab sich aus der sehr hohen Landegeschwindigkeit – nach verbrauchtem Brennstoff im Gleitflug bis zu 240 km! Heini Dittmar, der Einflieger dieser Maschine, hatte mit ihr die 1,000 km Grenze überschritten. Da Dittmar wegen einer Verletzung der Wirbelsäule im Krankenhaus gelandet war, fallen die weiteren Probeflüge Hanna Reitsch und einem Kameraden zu.

Bei einem Probeflug ohne Triebwerk im Schlepp einer zweimotorigen Me 110 passiert es. Als Hanna in niedriger Höhe versucht, das Fahrwerk abzuwerfen, läuft plötzlich ein starkes Zittern und Brummen durch die ganze Maschine. Von unten rote Leuchtkugeln. Gefahr! Gleichzeitig Signale aus dem MG-Stand der vorausfliegenden Me 110. Etwas war mit ihrem Fahrwerk nicht in Ordnung. Der Pilot der Me 110 begreift sofort, daß sie schnell Höhe gewinnen muß. Er schleppt sie bis zur Wolkenbasis, wo sie in 3500 m Höhe ausklinkt.

Trotz waghalsiger Flugmanöver gelingt es ihr nicht, das leidige Fahrwerk abzuschütteln. Das Vibrieren in ihrer Maschine verstärkt sich.

Aber sie verwirft den Gedanken, mit dem Fallschirm abzuspringen und die kostbare Maschine abschmieren zu lassen. Sie vertraut ihrem Stern und hofft, doch noch auf dem vorgesehenen Landeplatz aufsetzen zu können. Doch plötzlich sackt die Maschine durch und reagiert auf keine Steuermanöver mehr. Instinktiv duckt sie sich zusammen, als die Me mit hoher Fahrt auf einen Acker zusaust und sich krachend überschlägt.

Sie hat noch die Kraft, das Kabinendach zu öffnen. Vorsichtig tastet sie ihr Gesicht ab. Wo vorher die Nase saß, ein breiter blutiger Spalt! Bei jedem Atemzug quellen Luft- und Blutblasen hervor. Als sie versucht, ihren Kopf seitwärts zu drehen, wird es ihr schwarz vor den Augen. Unter Aufbietung ihrer letzten Kräfte geht sie daran, auf einem Notizblock Ursache und Verlauf des Sturzes festzuhalten. Es ist die Pflicht des Einfliegers, die beim Probeflug gemachten Erfahrungen nicht verloren gehen zu lassen. Erst jetzt verbindet sie ihr Gesicht mit einem Taschentuch, um den herbeieilenden Mannschaften dessen Anblick zu ersparen. Dann verliert sie das Bewußtsein.

Die Röntgenaufnahmen im Krankenhaus zeigen einen vierfachen Schädelbasisbruch, zwei Gesichtsschädelbrüche, einen verschobenen Oberkiefer, eine Gehirnquetschung und die gespaltene Nase. Am nächsten Morgen kniet ihre Mutter an ihrem Bett. Die Ärzte betrachten ihren Zustand als sehr bedenklich, aber beim Anblick der geliebten Mutter fühlt sie sich geborgen.

Die folgenden Wochen und Monate zählen zu den qualvollsten ihres Lebens. Nicht wegen der Schmerzen, sondern weil sie hilflos liegen muß, während die Nachrichten von den Fronten sich laufend verschlechtern. Ohne ihre Mutter wäre sie verzweifelt. Über fünf Monate verbringt sie in diesem Lazarett. Und bei dem aufopfernden Bemühen der Ärzte und Schwestern und nicht zuletzt dank der Liebe ihrer Mutter kommt sie langsam, für sie viel zu langsam, wieder zu Kräften. Wenige Tage nach ihrem Absturz war ihr das EK I verliehen worden.

Da sie um nichts in der Welt ihre Flugversuche aufgeben will, zwingt sie sich mit eiserner Energie, ihre heftigen Kopfschmerzen und Schwindelanfälle zu bekämpfen. Vorsichtig klettert sie auf das Hausdach. Sie muß sich am Schornstein festhalten, um nicht das Gleichgewicht zu verlieren. Diese Übung wiederholt sie Tag für Tag. Anfangs ist sie von diesen Kletterpartien völlig erschöpft. Doch allmählich lassen die

Schwindelgefühle nach, und vier Wochen später gelingt es ihr, schwindelfrei über den Dachfirst zu rutschen. Danach verlegt sie ihre Kletterübungen auf in der Nähe stehende Bäume, wie sie es in ihren Kindertagen getan hatte. Eines Tages – die Ärzte dürfen auf keinen Fall davon erfahren – überredet sie den Kommandeur der Luftkriegsschule Breslau-Schöngarten, sie eine Segelmaschine fliegen zu lassen. Mit diesem Erlebnis, das Herz voll Dankbarkeit, daß sie wieder Höhenluft schmecken kann, ist ihr das Leben neu geschenkt. Es dauert nicht lange, und sie fliegt wieder alle Kunstflugfiguren wie in alten Zeiten.

„Denn mein Ziel war, in den Einsatz zurückzukehren. Die Ungewißheit über Deutschlands Schicksal wuchs täglich angesichts der immer schwächer werdenden deutschen Front und lag wie ein schwerer Druck auf mir. Die Gedanken bewegten mich Tag und Nacht. Ich hatte mich niemals mit strategischen oder politischen Fragen befaßt. Ich wollte nur bis zur letzten Stunde meiner Heimat helfen; denn ein verlorener Krieg bedeutet für ein Volk furchtbares Unglück. Deshalb fragte ich auch nicht danach, ob die Überlegenheit des Gegners noch entscheidend zu schwächen war. Ich fragte mein Gewissen. Und nach meinem Gewissen handelte ich, wenn ich alles daran gesetzt hatte, wieder in den Einsatz zurückkehren zu können."

Mit Ritter von Greim in Rußland

Nachdem sie mit ihren Probeflügen an der Heimatfront unentwegt im Einsatz gewesen war, wird sie von Generaloberst v. Greim gebeten, ihn an der Ostfront aufzusuchen. Von Greim ist im Mittelabschnitt als Flottenchef eingesetzt. Nach ihrer Gesundung hatte Hanna sich bei Göring zurückgemeldet. Er lädt sie in sein Haus auf dem Obersalzberg ein. Das Gespräch kommt bald auf das Raketenflugzeug und Hannas Absturz. Hanna ist entsetzt, daß Göring, in völliger Verkennung der wirklichen Lage, diesen Typ bereits in Serienherstellung wähnt. Er will damit die Terrorangriffe der Anglobomber zurückschlagen. Als Hanna ihn korrigiert, verläßt Göring zornig das Zimmer. Er wollte sich also lieber belügen lassen als den Realitäten ins Auge sehen!

Zutiefst deprimiert in Anbetracht seiner offensichtlichen Unbedarftheit verläßt Hanna Görings Haus. Welch ein Unterschied zwischen dem zu Großmannssucht neigenden Göring und v. Greim! Von Greim ist wahrlich ein Ritter ohne Furcht und Tadel, hochverehrt von seinen

Männern wie von seinen Offizieren. Er vereinigt in seiner Person Tapferkeit und Lauterkeit der Gesinnung. Von seinen Soldaten verlangt er nichts, was er nicht selber zu geben bereit ist. Er hätte nie jemand sinnlos in den Tod geschickt.

Im November 1943 trifft Hanna in v. Greims Hauptquartier in der Nähe von Orscha ein. Die Frontlage ist äußerst ernst. Von Greim hofft, die Moral seiner Truppen durch den Frontbesuch einer Frau zu stärken, die das Ehrenzeichen des Soldaten trägt.

In der ersten Nacht liegt Hanna lange schlaflos unter dem Eindruck des unaufhörlichen Geschützdonners von der nahen Front. Im Morgengrauen des folgenden Tages fliegt sie mit v. Greim in einem Fieseler Storch zu seinen in vorderster Linie eingesetzten Flakbatterien. Ein sowjetischer Angriff steht bevor. Bei eisiger Kälte erlebt Hanna den Krieg unmittelbar aus der Sicht des deutschen Rußlandkämpfers. In einem Panzerwagen geht es von der Landestelle bis dicht an die HKL. Gerade haben sie ihr Ziel erreicht, als das Trommelfeuer der Sowjets einsetzt. Die Einschläge der russischen Granaten brüllen, die eigene Flak mischt sich in den ohrenbetäubenden Lärm. Sowjetische Schlachtflieger stoßen auf die deutschen Gräben mit Bomben und Bordwaffen. Dazwischen das Schreien von Verwundeten. Hanna scheint es, daß keiner hier lebend herauskommen kann. Die Angst würgt sie. Doch der Gedanke an die Soldaten, die dies alles fast täglich miterleben müssen, läßt sie ihre Angst überwinden.

Der Angriff der Sowjets wird abgeschlagen. Während der anschließenden Feuerpause hilft Hanna die Verwundeten betreuen. Zu den benachbarten Flakstellungen will man Hanna nicht mehr mitnehmen. Doch sie liest in den Augen der Männer, was ihre Gegenwart ihnen gegeben hat. Sie besteht darauf, trotz der Gefahren mitzugehen. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier. Und so kann sie bald, von einem Unteroffizier unterwiesen, die Art der Artilleriegeräusche, Abschüsse, das Heranheulen der Granaten, dann naher und entfernter Einschläge unterscheiden und sich danach verhalten.

Unauslöschlich ist für sie das Zusammensein mit ihren „Frontkameraden", die ihr ihre Sorgen und Hoffnungen mitteilen. Wie gern hätte sie ihnen einen Hoffnungsschimmer gegeben! Aber es widerstrebt ihr, die Propagandaparolen aus der Heimat zu wiederholen, die mehr und mehr die Wirklichkeit verkennen. Sie versucht, das rechte Wort über

den Sinn des Ausharrens zu finden. Auch das englische Volk hatte nach Dünkirchen nicht verzweifelt (Und noch weniger Stalin nach den schweren Niederlagen im Sommer 1941), sondern den Kampf mit um so größerer Entschlossenheit weitergeführt.

„Drei Wochen war ich fast täglich zu Besuch bei den im Kampf stehenden Verbänden mit dem Fieseler Storch. Überall wohin ich kam, erlebte ich die Freude einer inneren Verbundenheit, wie sie in gemeinsamer Not entsteht. Die Flüge unter grauem Himmel über weite, mit Partisanen besetzte Strecken, die Gespräche und das Zusammensein in primitivsten Unterkünften und Erdlöchern, der Händedruck, den ich von dem Landser erhielt, – dies alles verdichtete sich von Tag zu Tag zu einem einmaligen Erlebnis, dessen Außergewöhnlichkeit ich gerade als Frau empfand."

Der Plan Selbstopfereinsatz

Schon vor ihrem Rußlandbesuch hatte Hanna nach ihrer Genesung im Haus der Flieger in Berlin eine Unterredung mit zwei alten Freunden. Das Gespräch der drei ergab sich aus den Sorgen um die Zukunft Deutschlands. Sie wußten, daß die Zeit nicht Deutschlands Verbündeter war. Daß wie die Fronten ständig zurückwichen und eine deutsche Stadt nach der andern in Schutt und Asche sank, etwas geschehen müsse, um die drohende Vernichtung des Reiches zu verhindern. Der Morgenthauplan war bekannt geworden. Diese und zahlreiche andere junge Menschen waren willens, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um dieses für jeden Patrioten entsetzliche Verhängnis zu verhindern. Aber was konnten sie tun?

Mit dieser Frage hatte Hanna sich schon monatelang auf ihrem Krankenbett befaßt. Es war erstaunlich, daß ihre Kameraden etwa zu der gleichen Erkenntnis gekommen waren wie sie.

„Deutschland war nach unserer damaligen Meinung aus einer ausweglosen Situation nur dann zu retten, wenn es gelingen würde, eine günstige Verhandlungsbasis für ein schnelles Kriegsende dadurch zu schaffen, daß man die wichtigsten Schlüsselpositionen des Gegners und die Zentren seiner Widerstandskraft in schnell aufeinander folgenden Schlägen unter Schonung der feindlichen Zivilbevölkerung (im Gegensatz zu den Methoden unserer Gegner! d. Hsg.) zerstörte. In Frage ka-

men u.a. große Elektrizitätsanlagen, Wasserkraftwerke, wichtigste Produktionsstätten und, im Falle einer Invasion, Schiffseinheiten.

„Unsere Überlegungen sagten uns, daß das nur zu erreichen war, wenn sich Menschen fanden, die bereit waren, sich mit einem technisch geeigneten Mittel auf das Punktziel zu stürzen, um es in seinem Zentrum zu treffen und damit jede Ausbesserung und Wiederinstandsetzung unmöglich zu machen. Bei einem solchen Einsatz würde es keine Chance für das eigene Leben geben.

... Der Selbstopfereinsatz verlangte Menschen, die bereit waren, sich selbst zu opfern in der klaren Überzeugung, daß kein anderes Mittel mehr Rettung bringen konnte.

„Mit falschem Idealismus hatte diese Einstellung nichts zu tun; denn sie war nicht allein eine Frage der inneren Bereitschaft, sondern zugleich auch der nüchternsten Berechnung. Der Gedanke durfte nur dann verwirklicht werden, ... wenn erwiesenermaßen eine Waffe vorhanden war, die den Erfolg garantierte. Es hätte der Idee dieses Einsatzes widersprochen, wenn nur ein einziges Menschenleben leichtfertig und sinnlos aufs Spiel gesetzt worden wäre."

Von den japanischen Kamikazefliegern ist den Deutschen zu dieser Zeit noch nichts bekannt.

Zu Hannas Erstaunen gibt es in Deutschland inzwischen zahlreiche Menschen, die von ähnlichen Gedanken bewegt sind. Keine hirnlosen Fanatiker, sondern durchweg glückliche, kerngesunde Menschen, die jedoch davon überzeugt sind, daß nur durch ihr Opfer Land, Frauen und Kinder gerettet werden können. Sie sind überzeugt, daß eine solche Selbstopferung, selbst wenn sie das Leben von Hunderten fordern würde, Hunderttausende, wenn nicht Millionen unserer Soldaten und der dem Terror alliierter Bomber und der Roten Armee ausgesetzten Zivilbevölkerung das Leben retten könnte.

Nach gründlichem Durchsprechen mit Wissenschaftlern und Technikern der Akademie der Luftfahrtforschung wird dieser Plan grundsätzlich für durchführbar mit guten Erfolgschancen befunden. Als Zielbombe soll eine bemannte Gleitbombe dienen, und zwar die Me 328, eine schon vorhandene Konstruktion. Als Alternative ist die V1 vorgesehen.

Um den Auftrag zur Entwicklung dieser Waffen zu erlangen, ist es notwendig, bis zur höchsten Spitze zu gehen und Hitler selbst für ihren

Plan zu gewinnen. Keiner ihrer Kameraden hat mit diesem Vorhaben Glück. Ein Zufall kommt ihnen zu Hilfe. Ende Februar 1944 wird Hanna auf den Berghof gerufen, um aus Hitlers eigener Hand nachträglich eine besondere Urkunde zur Verleihung des EK I zu empfangen.

Nur Hitlers Luftwaffenadjutant, Oberst v. Below, ist bei ihrem Gespräch zugegen. Es nimmt einen dramatischen Verlauf. Hitler lehnt zunächst die Idee des Selbstopfers rundweg ab. Zu ihrem Befremden vernimmt Hanna, daß er die militärische und politische Lage Deutschlands in einem viel zu rosigen Licht sieht. Die vielen geschichtlichen Parallelen, die er in einem langen Monolog zu diesem Thema anführt, erscheinen ihr keineswegs stichhaltig. Sie wendet ein, daß die gegenwärtige Lage Deutschlands mit diesen Beispielen nicht vergleichbar ist. Nun versucht Hitler, sie mit seinen Plänen für den Großeinsatz von Spezial-Düsenbombern zu beeindrucken. Erschrocken hört Hanna seinen Wunschträumen zu. Hitlers Autorität vergessend, unterbricht sie ihn plötzlich vehement mit der Bemerkung: „Mein Führer, Sie sprechen von den Enkeln eines Embryo!" Oberst v. Belows Gesicht ist wie erstarrt. Seines Wissens hatte es noch niemand gewagt, Hitler so schroff zu widersprechen. In genauer Kenntnis dieser noch in der Entwicklung steckenden Maschinen hatte Hanna seine Vision zerstört.

Hitler ist verärgert, bleibt aber höflich. Trotz der gereizten Stimmung kommt Hanna mutig auf ihr Anliegen zurück. Schließlich gibt Hitler ihr zu verstehen, er wolle ihren Plan im Auge behalten, aber im Augenblick noch keine Entscheidung treffen.

Die weiteren Planungen liegen in der Hand des Chefs des Generalstabes der Luftwaffe, General Korten. Die Me 328 soll als bemannte Gleitbombe ohne Triebwerk verwendet werden. Zu diesem Zweck muß dieser Einsitzer im Huckepackschlepp auf der Tragfläche des Bombers Do 17 auf die vorgesehene Höhe getragen werden. Der Pilot muß sodann entkuppeln und die Maschine im Gleitflug dem angestrebten Ziel zusteuern.

Es bleibt jedoch bei den im April 1944 abgeschlossenen Versuchen. Aus unerklärlichen Gründen (Sabotage? der Hsg.) wird die Produktion nicht aufgenommen. Keine einzige Maschine wird jemals einsatzbereit! Als Zweitlösung bleibt ihnen noch die V1. Doch wer soll in der Lage sein, die Arbeit mit dieser Waffe vorwärtszutreiben?

Die Hilfe kommt unerwartet durch den Mussolinibefreier Otto Skorzeny. Dieser Hüne mit den warmen freundlichen Augen, gepaart mit bewiesener Unerschrockenheit und männlicher Härte, kommt direkt von Himmler. Der Gedanke der Verwendung der V1 war ihm unabhängig von Hanna Reitsch und ihren Kameraden gekommen. In den Weg tretende Hindernisse und Bedenken fegt er einfach mit der Behauptung hinweg, daß er mit allen Vollmachten ausgestattet sei und Hitler laufend zu berichten habe.

Durch seine ans Abenteuerliche grenzenden Manöver gelingt es den zur Verfügung stehenden Konstrukteuren und Ingenieuren, die V1 in wenigen Tagen für den geplanten Zweck umzukonstruieren. Die neue Waffe wird streng geheim gehalten und läuft unter dem Decknamen „Reichenberg". Hanna stellt sich sofort zur Erprobung zur Verfügung. Doch Rechlin besteht darauf, diese mit eigenen Piloten durchzuführen. Zusammen mit Otto Skorzeny wohnt Hanna den ersten Versuchen bei. Zwei der Piloten verunglücken, zum Glück nicht tödlich. Danach übernehmen Hanna Reitsch und Heinz Kensche vom Reichsluftfahrtministerium die weiteren Versuche.

Nach zehn gelungenen Flügen löst sich bei einer erreichten Geschwindigkeit von 850 km ein im Rumpf verzurrter Sandsack und blockiert das Höhenruder. Nur einer virtuosen Fliegerin wie Hanna Reitsch ist es möglich, durch besondere Kniffe beim Landen mehr oder minder heil aus der zersplitterten Maschine auszusteigen. Ein andermal wird ein mit Wasser gefüllter Tank zur Erreichung voller Last eingebaut. Auch diesmal hat sie unverschämtes Glück. Das Wasser, das unbedingt vor der Landung abgelassen werden mußte (der Pilot hätte sich andernfalls beim Aufprall das Rückgrat verletzt), war beim Höhenflug überfroren, die Tanköffnung vereist. Nach verzweifelten Anstrengungen gelingt es ihr in letzter Minute, schon dicht über dem Boden, den Hahn zu öffnen und den größten Teil des Wassers abzulassen.

Die V1 hatte, von der schwierigen Landung abgesehen, ausgezeichnete Flugeigenschaften. Sie hätte von durchschnittlichen Piloten geflogen werden können. Doch die Zeit war über die Entwicklungs- und Erprobungsarbeit hinweggerollt. Die Invasion hatte begonnen. Weder die Me 328 noch die bemannte V1 kamen jemals zum Einsatz. Der Heroismus der zum Selbstopfer bereiten Freiwilligen konnte das Schicksal nicht mehr wenden. Es war zu spät.

Im Oktober 1944 wird Hanna auf dem Wege zum Luftschutzbunker bei einem Bombenangriff auf Berlin verwundet. Wieder einmal ist sie ans Krankenbett gefesselt, diesmal im Luftwaffenlazarett des Flakbunkers am Zoo. Heimlich, als Arzt und Krankenschwester sie auf einem „Genesungsspaziergang" im Garten vermuten, entwischt sie, um zu einem abgestürzten Einfliegerkameraden zu fliegen. Nach ihrer Rückkehr wird ihr verboten, das Lazarett zu verlassen.

Immer vorausdenkend, beschäftigt sie sich nun mit einem Problem, das sie zusehends mit Sorgen erfüllt. Wegen einer Beinamputation liegt gerade Oberst Rudel im selben Lazarett. Mit ihm bespricht sie, wie man sich als Flieger in dem immer mehr in Qualm und Feuer eingehüllten Berlin orientieren könne. Die Stadt wird aller Wahrscheinlichkeit nach noch härtere Prüfungen über sich ergehen lassen müssen. Verwundete müssen abtransportiert, Sonderaufträge geflogen werden. Als Peilmarke scheint ihnen der Flakturm auf dem Zoobunker auch bei schwierigster Sicht am geeignetsten.

Nach ihrer Entlassung aus dem Lazarett macht Hanna es sich sofort zur Aufgabe, bei jedem Wetter in ganz niedriger Höhe von weit sichtbaren Anhaltspunkten am Rand der Stadt aus den Flakturm anzufliegen. Von diesen Punkten aus prägt sie sich genau den Kompaßkurs in Richtung Zoobunker ein. Sie kann damals nicht ahnen, wie wichtig sich nur drei Monate später diese Orientierungsflüge erweisen sollen.

Ende Februar 1945 fliegt sie noch einmal, entgegen Hitlers ausdrückliches Verbot, in wahren Heckensprüngen in einem Fieseler Storch in das von den Sowjets eingeschlossene Breslau. Schmerzerfüllt erlebt sie das ganze Leiden ihrer im Endkampf gegen die rote Sturmflut stehenden Heimat. Auf dem Rückflug über Hirschberg erreicht sie ein Funkspruch, der sie nach München ruft. Im Raum Kitzbühel soll sie Notlandeplätze für Verwundetentransporte erkunden. Einen Tag darf sie bei ihrer inzwischen nach Salzburg evakuierten Familie verbringen.

Mit Sonderauftrag nach Berlin

Am 25. April erhält Hanna die Nachricht, daß sie sich dem Generaloberst v. Greim für einen Sonderauftrag zur Verfügung stellen soll. Von Greim war durch Funkspruch befohlen worden, sich in der Reichskanzlei in dem inzwischen völlig eingeschlossenen Berlin bei Hitler zu melden. Von Greim fragt zuerst Hannas Eltern um ihre Zu-

stimmung. In preußischer Pflichtauffassung geben sie diese ohne Zögern. Noch einmal sieht Hanna ihre lieben Eltern und die im Schutzkeller schlafenden Kinder.

Eine Ju 188 bringt Hanna und v. Greim nach Rechlin, wo sie am frühen Morgen des 26. April eintreffen. Die Nachrichten sind schlecht. Nur ein einziger Flugplatz im Raum Berlin, Gatow, ist noch in deutscher Hand. Der für ihren tollkühnen Flug in die zerbombte, im Geschützfeuer der russischen Artillerie liegende Reichshauptstadt vorgesehene Hubschrauber ist bei einem Bombenangriff auf den Flugplatz Rechlin ausgefallen. Eine einsitzige FW 190, deren Gepäckraum zu einem zweiten Sitz umgebaut war, muß für den Flug nach Gatow herhalten. Hanna, die die letzte Phase von Gatow zur Reichskanzlei fliegen soll, wird mit Hilfe von Kameraden in den hinteren Teil des Rumpfes eingefädelt.

Während der 30minutigen Flugzeit bis Gatow ist jederzeit mit einem Angriff sowjetischer Jäger zu rechnen, die den Luftraum über Berlin beherrschen. Doch der die Maschine steuernde Feldwebel hat schon manchen Einsatz nach Berlin hinter sich und kennt die Taktik der Russen. Ohne Zwischenfall bringt er sie bis dicht ans Ziel. Plötzlich stellt er die Maschine auf den Kopf. In ihrem dunklen Verlies glaubt Hanna, daß sie abgeschossen sind, als der Pilot in senkrechtem Sturzflug nach unten braust. Erst kurz über dem Flugplatz Gatow fängt er den Jäger zur Landung ab.

Nach vielen vergeblichen Versuchen kann v. Greim endlich Verbindung zur Reichskanzlei aufnehmen. Ein Adjutant wiederholt, daß Hitler ihn in wichtiger Angelegenheit unbedingt sprechen muß. Zugleich teilt er ihm mit, daß alle Zufahrtstraßen in die Stadt und große Teile der Stadt selbst bereits in russischer Hand sind. Der Befehl erscheint nahezu unausführbar. Doch v. Greim fühlt sich verpflichtet, zu gehorchen. Er und Hanna beschließen, es mit einem Fieseler Storch zu wagen und am Brandenburger Tor zu landen.

Der erste Storch fällt kurz vor dem Start durch einen Artillerietreffer aus. Der zweite und einzig verbliebene ist erst gegen 18 Uhr startklar. Von Greim besteht darauf, den Storch selbst zu steuern. Wie in dumpfer Vorahnung versucht Hanna noch vor dem Start, über v. Greims Schulter hinweg Gashebel und Steuerknüppel zu erreichen – für alle Fälle!

Die Maschine fliegt in niedrigster Höhe. Unter ihnen wimmelt es von russischen Panzern und Soldaten. Ein mörderisches Feuer richtet sich auf die einsame deutsche Maschine. Einschläge rechts und links, bis es auf einmal furchtbar kracht. Zur selben Zeit leuchtet eine Flamme neben dem Motor auf. Von Greim ist getroffen. Ein Panzersprenggeschoß hat seinen rechten Fuß durchschlagen.

Fast mechanisch ergreift Hanna von ihrem Sitz aus den Steuerknüppel und hält den Storch in Abwehrbewegungen. Von Greim hat momentan das Bewußtsein verloren. Benzin rinnt aus den Flächentanks. Jeden Moment kann die Maschine explodieren. Jedesmal, wenn er aus seiner Ohnmacht aufwacht, versucht v. Greim mit eiserner Energie inmitten der weiteren Einschläge, die Führung zu übernehmen. Jetzt werden Hannas frühere Trainingsflüge über Berlin ihre Rettung. Mit dem Kompaßkurs zum Flakbunker gewinnt sie die Ost-West-Achse mit der Siegessäule. Den Tank fast leer, setzt sie den Storch dicht vor dem Brandenburger Tor auf.

Die letzten Tage

Am Eingang des Luftschutzbunkers der Reichskanzlei werden sie von SS-Wachen empfangen. Sie schaffen den Generaloberst in den Operationsbunker zur ärztlichen Behandlung. Auf der Treppe zum zwei Stockwerke tiefer liegenden Führerbunker werden die beiden, von - Greim jetzt auf einer Tragbahre liegend, von Frau Goebbels begrüßt. Weinend schließt sie Hanna in ihre Arme.

Im Führerbunker begrüßt Hitler sie mit fast tonloser Stimme. Sein Körper ist stark vornübergebeugt, die Arme zittern ununterbrochen. Sein Blick scheint gläsern. Die Riesenverantwortung bei den sich ständig steigernden Rückschlägen und Dr. Morells Injektionen hatten offenbar ihr Werk getan.

Jetzt erfahren sie, warum er v. Greim gerufen hatte. Er fühlt sich von Göring verraten und hat ihn von allen seinen Ämtern enthoben. Mit gleichzeitiger Beförderung zum Generalfeldmarschall soll v. Greim sein Nachfolger werden. Hanna blickt in das unbewegliche Gesicht des neuen Feldmarschalls, dessen Lippen vor Schmerzen zusammengepreßt sind. Ritter von Greim muß diese Ernennung wie ein Wahnbild erscheinen. Ein Luftwaffenbefehlshaber ohne Luftwaffe!

Hanna versieht den Krankendienst bei v. Greim. Ihre freie Zeit widmet sie den Kindern der Familie Goebbels. Sechs schöne Kindergesichter im Alter von vier bis zwölf Jahren schauen der berühmten Fliegerin aus neugierigen Augen entgegen. Sie findet die Geschwisterliebe unter den Kleinen ergreifend und jedes einzelne entzückend „in seiner natürlichen, klugen und aufgeschlossenen Art." Hanna erzählt von ihren Flügen, lehrt sie Jodler und mehrstimmige Lieder. Das Krachen der Einschläge stört sie nicht. In ihrem, wohl vom Vater eingeprägten kindlichen Glauben meinen sie, der „Onkel Führer" werde die Feinde doch noch besiegen. „Morgen früh, wenn Gott will, wirst Du wieder geweckt", singt Hanna vor dem Schlafengehen mit den Kleinen. Und die bange Frage bewegt sie, ob sie noch einmal geweckt werden.

Während draußen in den Straßen Berlins ein verzweifelter Kampf gegen eine entsetzliche Übermacht tobt, lebt der enge Kreis um Hitler in einer Traumwelt. Noch immer hofft man auf Rettung durch irgendein Wunder. Hanna und v. Greim, die mit den Realitäten des Todeskampfes des Reiches vertraut sind, fühlen sich von den Bunkereinsiedlern mit ihren Illusionen wie von einer fremden Welt getrennt.

Die Wucht des sowjetischen Artilleriefeuers steigert sich von Stunde zu Stunde. Die Russen haben sich auf die Reichskanzlei eingeschossen. Unter dem Trommelfeuer erzittert der Bunker. Selbst in den untersten Räumen regnen Mörtel und Staub von Decken und Wänden.

Am zweiten Abend ihres Aufenthalts im Bunker läßt Hitler Hanna in sein Arbeitszimmer rufen. Er scheint noch blasser und noch stärker in sich zusammengesunken als zuvor. Er erklärt ihr, daß er mit Eva Braun freiwillig aus dem Leben scheiden wird, wenn sich die Hoffnung auf den Entsatz Berlins durch General Wenk nicht erfüllt. Dann befiehlt er Hanna, v. Greim mit einer bereitgestellten Arado 96 aus Berlin zum Stabe von Großadmiral Dönitz nach Plön zu fliegen. Eine Rettung für sich selbst aus der sterbenden Stadt lehnt er ab.

Im Krankenzimmer des Generalfeldmarschalls breitet er eine Karte aus. „Wenn es gelingt," sagt er, „durch einen Bombenangriff die (sowjetischen) Bereitstellungen auf den Zufahrtsstraßen zur Reichskanzlei zu vernichten, so können wir mindestens 24 Stunden Zeit gewinnen und dadurch General Wenk ermöglichen, noch rechtzeitig bis hierher vorzudringen ..." Bis zuletzt läßt er sich seine Wunschbilder nicht durch die rauhe Wirklichkeit zerstören.

Hanna und der sich mühsam auf Krücken haltende Feldmarschall werden von Oberst v. Below nach oben geleitet. Beißende Schwaden von Brand und Schwefel, gemischt mit Mörtelstaub, umgeben sie je höher sie steigen. Über der Voßstraße ist der Himmel ein einziges gelbrotes Flammenmeer. Durch das Heulen der Granaten und Krachen der Einschläge, über die Trümmer der Voßstraße hinweg, gelangen sie gegen alle Wahrscheinlichkeit bis zur Flugleitung an der Siegessäule, die noch in deutscher Hand ist.

Die Arado steht in einer Splitterbox. Wie durch ein Wunder ist es dem Piloten, demselben, der sie nach Gatow geflogen hatte, gelungen, sie in diesem wahnsinnigen Feuer zu landen. Eine fliegerische Meisterleistung! Zu dritt müssen sie in dem Zweisitzer starten. Nach letzten Meldungen sollen noch knapp 400 m frei von Bomben- und Granattrichtern sein.

In einer kurzen Pause zwischen den ständig die Straße abtastenden Scheinwerferbündeln kann die Arado ungesehen vom Boden abheben. Doch schon am Brandenburger Tor ist sie von den Sowjets erkannt. Ein Hagel von Leuchtgeschossen greift nach der deutschen Maschine. Doch Hannas Glückstern verläßt sie auch diesmal nicht. Sie erreichen eine rettende Wolkenschicht. Dann ist der Himmel wieder mondhell und klar. Unter ihnen sehen sie die silbern glänzenden märkischen Seen und – in scharfem Kontrast zu diesem friedlichen Bild – den roten Schein brennender Dörfer. Von Rechlin fliegen sie nach einer kurzen Pause weiter zu Großadmiral Dönitz und von dort weiter nach Dobbin zu Feldmarschall Keitel, überall dicht am Boden, von Wald zu Wald, über Hecken und Zäune springend, um den feindlichen Jägern zu entgehen.

In der Nacht vom 30. April hören sie von Hitlers Tod. Ritter von Greim drängt, zu seinen Truppen zu kommen, die in Böhmen liegen. Doch als er in Königgrätz nach vier Tagen Bewußtlosigkeit mit hohem Fieber aufwacht, erreicht ihn die Nachricht von der bevorstehenden Kapitulation. Er ist noch bettlägerig im Lazarett Kitzbühel, als der Einmarsch der Amerikaner erfolgt.

Den ihn gefangennehmenden Amerikanern ist der soldatische Ehrbegriff ein Fremdwort. Sie behandeln ihn in unwürdiger Weise. Generalfeldmarschall Ritter v. Greim, unerschrockener, aufrechter, untadeliger deutscher Offizier, wählt den Freitod. Hanna Reitsch bleibt 15 Monate

lang als „high criminal person“ Gefangene der Amerikaner, zum Teil unter brutaler Behandlung. Nichts mehr von den Freundlichkeiten aus dem Jahre 1938! Ihre Schuld war es, daß sie ihr Vaterland heiß geliebt und bis zum Letzten tapfer ihre Pflicht erfüllt hatte.

Nachwort

Hanna Reitsch darf unter die verantwortungsvollsten und opfermutigsten Frauengestalten der deutschen Geschichte eingereiht werden. Von der Leidenschaft des Fliegens ausgehend, wurde sie in der Vorkriegszeit wie in den nachfolgenden harten Jahren des deutschen Schicksalskampfes eine mutige und unermüdliche Streiterin für die Ehre und Freiheit ihres Landes.

Ihr Opfer war nicht das einzige, das von deutschen Frauen in den bitteren Jahren des Krieges und danach gebracht wurde. Unvergessen sind das stille Heldentum der Frauen und Mütter auf der Flucht bei eisigem Wetter vor einem bestialischen Gegner, ihr tapferes Ausharren im Bombenhagel feindlicher Terrorgeschwader; oder ihre Leistungen bei der anschließenden Trümmerbeseitigung in den zerstörten deutschen Städten.

Was Hanna Reitsch auszeichnete, war ihr Einsatz auf einem Gebiet, das bis dahin allein der Männerwelt vorbehalten war. Mit ihren wagemutigen Flügen und Versuchen im Dienste ihres Vaterlandes stellt sie einen Typus dar, der sich wesentlich von den Karrieredamen der liberalen Ära unterscheidet.

Ihr Leben war nicht Eigensucht, sondern Dienst an der Gemeinschaft. Nicht Glückstreben oder verbissener Prestige- und Gelderwerbskampf, sondern in höchstem Maße Erfüllung in bescheidener, selbstloser Pflicht.